



*Jarostaw Marszałki*

# **METODYKA PROWADZENIA ZAJĘĆ NA KURSACH ŻEGLARSKICH**

***Skrypt na prawach maszynopisu,  
Gdynia 2010***

## SPIS TREŚCI

	Str.
1. Wstęp	3
2. PROCES DYDAKTYCZNY	3
2.1. Zasady dydaktyczne	3
2.2. Ogniwa procesu dydaktycznego	5
2.3. Metody nauczania	5
2.3.1. Metody oglądowe	6
2.3.2. Metody słowne	6
2.3.3. Metody praktyczne	7
2.4. Środki dydaktyczne	8
2.5. Proces dydaktyczny w szkoleniu żeglarskim	9
3. PROWADZENIE ZAJĘĆ TEORETYCZNYCH I ĆWICZEŃ	9
3.1. Uwagi ogólne	9
3.2. Część wstępna	9
3.3. Część główna	10
3.4. Część końcowa	10
3.5. Ćwiczenia	11
4. PROWADZENIE ZAJĘĆ PRAKTYCZNYCH	11
4.1. Uwagi ogólne	11
4.2. Systematyka zajęć praktycznych	12
4.3. Struktura lekcji i rodzaje ćwiczeń	13
4.4. Bezpieczeństwo w szkoleniu żeglarskim	16
4.5. Zadania szkoleniowe	16
4.5.1. Praca załogi	16
4.5.2. Prowadzenia jachtu zadany kurs, ostrzenie i odpadanie	17
4.5.3. Zmiana nawietrzności i zawietrzności, zacieśnianie cyrkulacji, wejście do linii wiatru i odejście na zadany hals, hamowanie żaglami, wsteczny bieg	18
4.5.4. Zwrot przez sztag	18
4.5.5. Zwrot przez rufę	19
4.5.6. Ćwiczenia doskonalące	19
4.5.7. Człowiek za burzą, dryf	22
4.5.8. Dojście do boi, odejście od boi	23
4.5.9. Manewry z użyciem silnika	24
4.5.10. Kotwiczenie, refowanie, holowanie, zejście z mielizny	24
4.5.11. Wywrotka, manewry po awariach	26
4.5.12. Dojście do kei, odejście od kei	26
4.5.13. Pływanie pod nadzorem	27
4.5.14. Regaty	27
5. PRZYGOTOWANIE LEKCJI	27
5.1. Temat	27
5.2. Plan dydaktyczny	31
5.3. Konspekt	36
6. EGZAMINY	38
7. LITERATURA	39

## 1. WSTĘP

Instruktor przygotowujący się do prowadzenia zajęć na kursie żeglarskim musi przede wszystkim uświadomić sobie cele szkolenia.

Dla uczestnika podstawowym celem udziału w kursie jest zdobycie patentu żeglarskiego (lub innego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje), natomiast dla instruktora przygotowanie kursantów do bezpiecznego prowadzenia jachtów żaglowych w każdych możliwych do przewidzenia warunkach.

Zakres wiedzy i umiejętności niezbędnych do osiągnięcia tego celu powinien być określony w programie kursu. Zadaniem ucznia jest przyswojenie tej wiedzy a zadaniem instruktora ukształtowanie umiejętności korzystania z niej w praktyce.

## 2. PROCES DYDAKTYCZNY

Praca instruktora i ucznia składają się na proces dydaktyczny zwany **nauczaniem – uczeniem się**.

JEST TO PROCES AKTYWNEGO ZDOBYWANIA WIEDZY PRZEZ UCZNIÓW POD KIERUNKIEM INSTRUKTORA

### 2.1. Zasady dydaktyczne

Proces ten powinien spełniać ogólne normy działalności dydaktycznej zwane **ZASADAMI DYDAKTYCZNYMI** albo **ZASADAMI NAUCZANIA**. Najczęściej wymienia się następujące zasady:

- świadomości i aktywności
- systematyczności
- pogładowości
- przystępności (stopniowania trudności)
- wiązania teorii a praktyką
- trwałości wyników nauczania – uczenia się

**Zasada świadomości i aktywności** wymaga od instruktora wzbudzenia w uczniach przekonania o rzeczywistej potrzebie opanowania wiedzy i umiejętności określonych w programie kursu oraz stawiania uczniów w sytuacjach wymagających samodzielnego rozwiązania; uczeń musi być przekonany że tylko aktywny udział w zajęciach pozwoli na osiągnięcie założonego celu.

Przykładem zastosowania tej zasady może być użycie w trakcie zajęć z locji symulatora charakterystyk świateł uzupełnione konkursem odczytywania tych charakterystyk i postępowanie kapitana, który przy podejściu w nocy do lądu wskazuje załodze światła na które należy się kierować z prośbą o ich obserwowanie, co umożliwi bezpieczną żeglugę w sytuacji gdy kapitan musi na chwilę przerwać obserwację – np. zejść do mapy lub do kingstonu.

**Zasada systematyczności** to zasada zachowania logicznego układu treści zajęć. Nakłada na instruktora obowiązek realizowania programu w określonej kolejności, tak, aby nowe wiadomości i umiejętności wiązały się z już opanowanymi lub z nich wynikały.

Np. przed pierwszym wypłynięciem na wodę niezbędne jest przyswojenie przez załogę nazewnictwa podstawowych elementów jachtu gdyż tylko wtedy zrozumiałe będą komendy wydawane przez instruktora. Podobnie przed poznaniem zasad prawa drogi uczeń musi znać pojęcia halsu oraz zawietrzności i nawietrzności gdyż inaczej nie będzie w stanie zrozumieć tych zasad.

**Zasada pogładowości** uwzględnia mechanizm zmysłowego poznania rzeczy i zjawisk. Polega ona na zaangażowaniu jak największej ilości zmysłów, gdyż wtedy odbierane wrażenia lepiej się utrwalają. W

procesie nauczania – uczenia się zasada ta ma kapitalne znaczenie, ponieważ prawie wszystko czego się uczymy można pokazać a jest udowodnione, że najlepiej utrwalają się wrażenia wzrokowe. Przekaz słowny (słuch) powinien być uzupełniony pokazem (wzrok) modelu, rysunku, fotografii, filmu, przezrocza lub naturalnego eksponatu, co pozwala zaangażować dodatkowo zmysł dotyku.

Dobrym przykładem jest tu nauka wiązania węzłów – bardzo trudno byłoby nauczyć się tego nie mając w ręku liny. Podobnie, do nauki podstawowej budowy jachtu lepiej jest wykorzystać naturalny eksponat – czyli jacht lub w ostateczności jego model niż planszę lub rysunek na tablicy.

**Zasada przystępności** zwana też zasadą stopniowania trudności wymaga od instruktora stawiania uczniom zadań adekwatnych do ich możliwości, tak aby każdy mógł odnieść sukces, aczkolwiek nie bez wysiłku.

Musimy przy tym pamiętać, że przechodzimy:

- **od znanego do nowego**, np. działanie steru łatwo jest wyjaśnić porównując go do kół skrętnych w samochodzie.
- **od łatwiejszego do trudniejszego**, np. ćwiczenie odczytywania charakterystyk świateł grupowych i grupowych złożonych należy poprzedzić identyfikacją świateł pojedynczych.
- **od bliskiego do dalekiego**, np. zjawisko wiatru pozornego możemy przybliżyć uczniom wykorzystując dwa wentylatory dmuchające z różnych kierunków na obrotowy wskaźnik kierunku wiatru.

**Zasada wiązania teorii z praktyką** polega na uświadomieniu uczniom, że obserwowane zjawiska mają swoje uzasadnienie teoretyczne a znajomość i właściwe zastosowanie teorii może mieć decydujący wpływ na przebieg zjawisk.

Instruktor stosujący tą zasadę stara się w czasie zajęć praktycznych zwracać uwagę uczniów na występujące zjawiska i pobudzać ich do znalezienia odpowiedzi na pytania: Dlaczego tak się dzieje? Jak to wykorzystać? Np. zjawisko gwałtownego wzrostu przechyłu przy „przycięciu” mieczem o dno można wykorzystać do wyjaśnienia wpływu ramienia momentu przechylającego na wielkość tego momentu (gdy zawadzimy mieczem o dno rośnie ramię a więc rośnie i moment). Jak to wykorzystać? Gdy ramię zmaleje to zmaleje i moment, więc przy nadmiernym przechyle podnieśmy miecz – w ten sposób unikniemy wywrotki!

**Zasada trwałości wyników nauczania – uczenia się** może być realizowana przez stawianie uczniom różnorodnych zadań wymagających zastosowania nabytych wiadomości. Instruktor powinien obserwować pracę uczniów a po wykonaniu zadania ocenić ją.

Zastosowanie tej metody w czasie zajęć praktycznych polega na powierzaniu uczniom samodzielnego wykonania czynności i manewrów, które były już wcześniej ćwiczone a są niezbędne do realizacji bieżącego tematu lekcji (np. otaklowanie jachtu, dopłynięcie na akwen treningowy). Instruktor powinien osobiście wykonywać tylko te manewry, których uczniowie jeszcze nie umieją. Można w trakcie realizacji zasadniczego tematu lekcji stosować „przerywniki” w postaci krótkich zadań powtórzeniowych, np. człowiek za burtą, dojdźcie do boi, itp.

Zastosowanie zasady trwałości wyników na zajęciach teoretycznych może mieć postać:

- krótkiego przypomnienia na początku zajęć najważniejszych wiadomości niezbędnych do opanowania bieżącego tematu,
- wspólnego sformułowania przez instruktora i uczniów treści podsumowania na zakończenie zajęć,
- krótkiego konkursu wiedzy będącej przedmiotem zajęć.

Jest oczywiste, że powyższe zasady nie mogą funkcjonować osobno, wiążą się one ze sobą i wzajemnie uzupełniają; warto jednak przygotowując się do zajęć zastanowić się czy o którejś nie zapomnieliśmy.

## 2.2 Ogniwa procesu dydaktycznego

Proces nauczania – uczenia się odbywający się zgodnie z powyższymi zasadami powinien mieć strukturę umożliwiającą ich spełnienie. Strukturę taką opisał prof. W. Okoń nazywając poszczególne etapy tego procesu **OGNIWAMI PROCESU NAUCZANIA – UCZENIA SIĘ**:

1. Uświadomienie uczniom celów i zadań nauczania – uczenia się
2. Zaznajomienie uczniów z nowym materiałem
3. Kierowanie procesem uogólnienia nowego materiału
4. Utrwalenie przyswojonego materiału
5. Kształtowanie umiejętności i nawyków
6. Wiązanie teorii z praktyką
7. Kontrola i ocena wyników nauczania

**Pierwsze ogniwo** jest niezbędnym składnikiem zarówno całego kursu jak i każdego prowadzonych w ramach tego kursu zajęć. Na tym etapie procesu powstaje u uczniów motywacja osiągnięcia celu i aktywnego udziału w realizacji zadań postawionych przez instruktora a tym samym zostaje wprowadzona w życie zasada świadomości i aktywności.

**Drugie ogniwo** musi być podporządkowane zasadom systematyczności, pogładowości i przystępności. Sposób przedstawiania nowego materiału zależy od tematu, możliwości technicznych oraz poziomu wiedzy i sprawności intelektualnej uczniów.

**Trzecie ogniwo** jest często przez instruktorów pomijane chociaż bez niego nie ma co marzyć o spełnieniu zasady trwałości wyników nauczania – uczenia się. Na tym etapie instruktor stawia uczniom samodzielne zadania wymagające operacji myślowych analizy, syntezy lub indukcji w oparciu o znajomość treści podstawowych przyswojonych w trakcie realizacji drugiego ogniwa procesu.

**Czwarte i piąte ogniwo** to praktyczne zastosowanie nabytej wiedzy i umiejętności – zgodnie z zasadą „ćwiczenie czyni mistrza”. Zadaniem instruktora jest dobór ćwiczeń zgodny z zasadą stopniowania trudności, które jednocześnie będą urozmaicone i atrakcyjne (np. elementy współzawodnictwa).

**Szóste ogniwo** nie występuje samodzielnie, jest natomiast niezbędnym składnikiem ogniw 2, 3, 4 i 5. Na każdym z tych etapów obok odpowiedzi na pytanie **JAK?** Powinna się pojawić odpowiedź na pytanie **DLACZEGO?** Tylko w ten sposób można nauczyć się drogi odwrotnej: twórczego rozwiązywania problemów w oparciu o wiedzę teoretyczną.

**Siódme ogniwo** powinno być wykorzystywane na każdym etapie procesu dydaktycznego. Właściwie przygotowany i realizowany system kontroli nabytych wiadomości i umiejętności pozwala instruktorowi na wczesne wykrycie braków w przyswojonej przez uczniów wiedzy i wprowadzenie niezbędnych korekt zaś uczniowi na uświadomienie jakie partie materiału powinien powtórzyć i uzupełnić we własnym zakresie. System kontroli powinien polegać na stawianiu uczniom zadań do samodzielnego wykonania i ocenie wykonania tych zadań, przy czym należy pamiętać, aby nie stawiać zadań zbyt trudnych, gdyż każdy sukces motywuje do dalszej pracy.

## 2.3 Metody nauczania

Metoda to sposób postępowania o zweryfikowanej skuteczności, stosowany konsekwentnie dla osiągnięcia wybranego celu.

Metody stosowane w procesie dydaktycznym dzielą się na **oglądowe, słowne i praktyczne**. W każdej z tych grup mogą być wykorzystywane różnorodne formy zależne od celu prowadzonych zajęć, sprawności intelektualnej uczniów i możliwości technicznych. Systematykę metod i form dydaktycznych przedstawiono w poniższe tabeli.

Metody	Formy
Oglądowe	Pokaz: eksponaty, modele, plansze, rysunki, filmy, przeźrocza – to co można zobaczyć – również pokaz czynności (działania)
Słowne	Pogadanka, dyskusja, opis, opowiadanie, wykład, praca z tekstem
Praktyczne	Ćwiczenia, zajęcia praktyczne

### 2.3.1. Metody oglądowe

**Pokaz**, jak już wspomniano, jest podstawową formą zajęć żeglarskich wykorzystywaną na etapie zaznajomienia uczniów z nowym materiałem (drugie ogniwo). Służy on bezpośredniemu poznawaniu rzeczy i zjawisk.

Instruktor przygotowujący się do zajęć powinien pamiętać, że przedmiot pokazu musi być adekwatny do celu zajęć i dostosowany do stanu wiedzy uczniów. Nie może on zawierać zbyt wielu szczegółów rozpraszających uwagę ucznia a jednocześnie powinien mieć swoje właściwe miejsce w logicznym układzie treści zajęć.

Dla przykładu zastanówmy się jak pokazać knagę i jej zastosowanie. Pierwsza lekcja knagowania przeprowadzona przy nauce stawiania żagli nie jest dobrym rozwiązaniem, gdyż uczniowie będą obserwowali żagle a nie knagę. Również nie najlepszym rozwiązaniem jest pokazywanie knagowania poza jachtem (często stosowane na kursach żeglarskich), gdyż gubimy wtedy cel użycia knagi – do wybierania, luzowania i zamocowania naprężonej liny. Najwłaściwsze wydaje się przeprowadzenie tych ćwiczeń na jachcie przy knagowaniu cum, fału miecza, itp.

Jeśli chcemy skłonić uczniów do samodzielnego wnioskowania na bazie posiadanej już wiedzy pokażmy model, film lub animację ale jeśli chcemy przekazać im nowe informacje pokażmy rysunek, przeźrocze lub planszę, które można obserwować przez dłuższy czas i wykorzystać do zrobienia notatek.

Oczywiście każdy pokaz musi być uzupełniony odpowiednim komentarzem a wszystkie wątpliwości uczniów muszą być przez instruktora wyjaśnione.

### 2.3.2. Metody słowne

Podobnie jak pokaz są niezbędnym narzędziem instruktora prowadzącego zajęcia żeglarskie. W zależności od celu metoda słowna może być metodą zasadniczą, uzupełnioną jedynie pokazem (przy tzw. zajęciach teoretycznych) lub uzupełnieniem pokazu eksponatów albo czynności (komentarzem). W każdym przypadku niezbędny jest właściwy dobór form słownych uwzględniający cel zajęć, przygotowanie i możliwości intelektualne słuchaczy oraz liczebność grupy a także będący w zgodzie z omówionymi wcześniej zasadami dydaktycznymi.

**Pogadanka** - przypomina zwykłą rozmowę, polega na wymianie informacji i opinii między instruktorem a uczniami, wymaga częstych wypowiedzi uczniów prowokowanych przez instruktora pytaniami lub stawianiem zadań. Jest formą bardzo korzystną z punktu widzenia zasady świadomości i aktywności słuchaczy i może być stosowana na całym etapie procesu dydaktycznego, pod warunkiem, że zajęcia prowadzone są z nieliczną grupą.

**Dyskusja** – to forma pogadanki mająca na celu rozwiązanie jakiegoś problemu (np. dlaczego ze wzrostem przechyłu wzrasta nawietrzność jachtu). Instruktor definiuje problem uwzględniając przygotowanie uczniów (musi je znać!), komentuje poszczególne wypowiedzi i podsumowuje dyskusję.

**Opis** – to forma stosowana najczęściej jako uzupełnienie pokazu, eksponatu lub czynności. Może być stosowany również, gdy nie ma możliwości przeprowadzenia pokazu a słuchacze są przygotowani do wyobrażenia sobie opisywanego przedmiotu, zjawiska lub sytuacji. W każdym przypadku opis powinien być logiczny, prosty, obrazowy i zwięzły a po jego zakończeniu instruktor musi sprawdzić, czy wszyscy słuchacze odebrali go we właściwy sposób i ewentualnie udzielić dodatkowych wyjaśnień.

**Opowiadanie** – to forma słowna służąca do przedstawiania zdarzeń ilustrujących zasadniczy temat zajęć. Wymaga od instruktora dużej sprawności językowej, bogatego słownictwa i umiejętności oddziaływania na wyobraźnię słuchaczy.

**Wykład** – jest formą słowną najtrudniejszą w odbiorze, stosowaną wyłącznie przy zaznajamianiu uczniów z nowym materiałem w sytuacjach gdy mamy do czynienia z dużą grupą słuchaczy, co wyklucza formę

pogadanki. Polega on na przedstawieniu przez instruktora treści wykładanego przedmiotu uszeregowanej w logicznym układzie i w sposób dostosowany do możliwości percepcyjnych uczniów. Forma wykładu nie przewiduje ciągłej wymiany myśli między instruktorem a uczniami (jak w pogadance), czas na pytania i wyjaśnienia planuje się zwykle na zakończenie, co przynosi mierne efekty gdyż słuchacze są już zmęczeni i mogą nie pamiętać, o co chcieli zapytać. Instruktor prowadzący wykład musi więc dbać o ciągły kontakt ze słuchaczami, zachęcać ich do zadawania pytań jeśli czegoś nie rozumieją i uwzględniać zjawisko falowania natężenia uwagi powodujące, że słuchacz po 10-15 min skupienia przestaje na chwilę uważnie słuchać. Z tego powodu należy podawać na przemian informacje ważne i mniej ważne oraz wtrącać od czasu do czasu lekkie anegdoty lub „przykłady z życia” związane z tematem wykładu. I tu uwaga! Brak reakcji audytorium na dowcipną historię jest sygnałem braku kontaktu ze słuchaczami – oni już w ogóle nie słuchają! Melchior Wańkowicz opowiadał, że gdy po raz pierwszy wygłaszał prelekcję w USA, słuchacze co 15 min wybuchali śmiechem bez względu na to co mówił. Potem wyjaśniono mu, że żelazną regułą jest „odśmianie sali” co kwadrans i słuchacze są przyzwyczajeni do takiej reakcji, nawet jeżeli w ogóle nie słuchają.

**Praca z tekstem** - należy również do form słownych, z tym że zakłada ona samodzielną pracę uczniów w czasie pozalekcyjnym. W czasie lekcji należy zdefiniować cel jakiemu ma służyć przyswojenie określonego fragmentu wiedzy, wskazać tekst z którym należy się zapoznać i wyznaczyć zadania, które należy wykonać samodzielnie wykorzystując informacje zawarte w tekście. Na następnej lekcji należy podsumować temat wykorzystując formę dyskusji lub sprawdzianu.

### 2.3.3. Metody praktyczne

**Ćwiczenia** – to rodzaj zajęć dydaktycznych, w trakcie których uczniowie zdobywają umiejętności wykonywania określonych czynności w warunkach symulowanych.

Przykładowe tematy takich ćwiczeń to:

- wiązanie węzłów,
- posługiwanie się rzutką i kołem ratunkowym,
- zakładanie pasów ratunkowych,
- posługiwanie się środkami pirotechnicznymi,
- identyfikacja znaków żeglugowych i nawigacyjnych,
- identyfikacja świateł nawigacyjnych,
- posługiwanie się przyrządami nawigacyjnymi,
- praca na mapach (zadania),
- przygotowanie nawigacyjne wejścia do portu,
- posługiwanie się sprzętem przeciwpożarowym.

Ćwiczenia prowadzone są w niewielkich grupach i mogą być zorganizowane jako jedno-tematyczne (wszyscy ćwiczą to samo) lub wielotematyczne (kilka stanowisk do różnych czynności z rotacją na stanowiskach).

Na każdym stanowisku powinien znajdować się instruktor, którego zadaniem jest:

- wyjaśnić i pokazać czynność będącą tematem ćwiczenia,
- nadzorować wykonanie tej czynności przez uczniów,
- udzielać indywidualnego instruktażu wg potrzeb,
- poprawiać błędy,
- sprawdzić i ocenić pracę każdego ucznia.

Przy ćwiczeniach jednotematycznych grupa pracująca z jednym instruktorem nie powinna liczyć więcej niż 8 osób a przy wielotematycznych 2-3 osoby.

Jako jednotematyczne organizujemy zwykle ćwiczenia, przy których wykonanie zadania zabiera znaczną ilość czasu (np. praca na mapie) zaś jako wielotematyczne takie, które można podzielić na proste, krótkotrwałe zadania (np. wiązanie węzłów – każdy węzeł na osobnym stanowisku).

Ze względów organizacyjnych możliwe jest również organizowanie ćwiczeń wielu tematycznych z różnych przedmiotów (np. działające jednocześnie stanowiska wiązania węzłów, zakładania pasów ratunkowych, posługiwania się sprzętem przeciwpożarowym i środkami pirotechnicznymi).

**Zajęcia praktyczne** – polegają na wykonywaniu różnych czynności związanych z żeglugą w warunkach naturalnych. Te zajęcia to większość czasu przeznaczanego na szkolenie na każdym kursie żeglarskim. Polegają one na wykonywaniu przez uczniów czynności i manewrów ujętych w programie kursu pod kierunkiem instruktora aż do całkowitego ich opanowania. Realizacja każdego tematu zajęć praktycznych powinna się składać z:

- zdefiniowania przez instruktora tematu i celu zajęć,
- pokazu prawidłowego działania,
- wykonania pokazanej czynności lub manewru przez każdego ucznia z ewentualną korektą instruktora,
- analizy przyczyn niepowodzeń
- ćwiczeń doskonalących i kształtujących nawyki.

Grupa biorąca udział w zajęciach z jednym instruktorem to załoga jednego jachtu. Uczeń wykonujący zadanie zlecone przez instruktora wchodzi w rolę prowadzącego jacht, pozostali pełnią funkcję załogi. Instruktor obserwuje działania każdego z uczniów a po wykonaniu zadania ocenia poprawność działania i wskazuje popełnione błędy. Dobrze jest gdy w ocenie poprawności działania i analizie błędów biorą udział również uczniowie, np. w formie dyskusji.

Instruktor prowadzący zajęcia praktyczne musi pamiętać, że każdy uczeń odczuwa potrzebę sukcesu, to go mobilizuje do dalszej pracy. Dlatego każda ocena powinna eksponować elementy pozytywne nie pomijając jednak wytknięcia błędów (dobrze, ale...). Czas ćwiczeń nie musi być równo podzielony między członków grupy, należy nim tak gospodarować aby doprowadzić do wyrównania poziomu, czyli poświęcać więcej czasu słabszym członkom załogi. Dobrze sprawdza się stosowany często na kursach system zaliczania poszczególnych czynności i manewrów. Uczeń, który zaliczył jakiś element nie musi już go powtarzać, co nie znaczy jednak, że nie może.

## 2.4 Środki dydaktyczne

Są to przedmioty wykorzystywane w procesie dydaktycznym, które dzięki oddziaływaniu na zmysły uczniów ułatwiają im bezpośrednie lub pośrednie poznanie rzeczywistości. Mogą to być środki:

- słowne – teksty wykorzystywane w procesie dydaktycznym,
- wzrokowe proste – tablice, plansze, rysunki, modele a także naturalne eksponaty, np. łódka, kotwica, wiosło, silnik, lina itp,
- techniczne wzrokowe – rzutniki,
- techniczne słuchowe – radio, magnetofon itp,
- wzrokowo - słuchowe (audiowizualne) – telewizor, magnetowid,
- automatyzujące proces dydaktyczny – komputery.

Dobór środków dydaktycznych musi być logiczny i celowy a jednocześnie uwzględniać możliwości techniczne. W żadnym wypadku nie należy „iść na łatwiznę”, np. rysując jacht na tablicy gdy na sąsiedniej przystani można jacht pokazać. Należy również unikać „przeładowania” zajęć środkami dydaktycznymi. Pokazujemy tylko to o czym w danej chwili mówimy. Jeśli mamy liczną grupę i chcemy rozdać pomoce do obejrzenia to muszą być one jednakowe. Dobrą metodą jest np. zademonstrowanie foliogramu przy pomocy rzutnika i jednoczesne rozdanie uczniom kserokopii tego foliogramu. Nie ograniczajmy się jednak do samych kserokopii bo efekty będą mierne!

Nie lekceważmy tablicy i kredy! Są tematy, np. w teorii żeglowania, w których już samo powstawanie rysunku obserwowane przez słuchacza wyjaśnia mu istotę zjawiska. Tworząc rysunek na tablicy i komentując go przy tym, znacznie lepiej wyjaśnimy omawiane zagadnienie niż prezentując gotowy rysunek na planszy czy ekranie. Ważne jest przy tym żeby rysunki, które mamy przedstawić na tablicy były



wcześniej opracowane, np. w formie szkiców w konspekcie. Rysowanie „z pamięci” jest dopuszczalne tylko jako ilustracja zagadnień wynikających z pytań czy dyskusji.

Jeśli korzystamy z filmu z filmu pokazujemy tylko te fragmenty, które chcemy wyeksponować i dodajemy własny komentarz. Cały film możemy wyświetlić na zakończenie zajęć – jeśli czas na to pozwoli.

Środkiem dydaktycznym może być również tekst dostępny każdemu słuchaczowi w formie podręcznika czy odbitek rozdanych przez instruktora, jednak takie środki nie nadają się do bezpośredniego wykorzystania w czasie lekcji. Korzystając z tekstu jako środka dydaktycznego należy dać uczniom czas na zapoznanie się z nim, przy czym należy wziąć pod uwagę, że im więcej tekstu „zadamy” tym mniej uczniów go przeczyta.

## **2.5 Proces dydaktyczny w szkoleniu żeglarskim**

Metody i formy dydaktyczne stosowane przez instruktora powinny być zgodne z omówionymi wcześniej zasadami pogłębienia (poznanie zmysłowe), przystępności (stopniowanie trudności) i wiązania teorii z praktyką (zastosowania zdobytej wiedzy).

Wynika stąd postulat stosowania różnorodnych metod i form, np. uzupełnianie pogadanki dyskusją i pokazem eksponatów, modeli lub rysunków a następnie przeprowadzenie ćwiczeń z użyciem środków dydaktycznych będących przedmiotem pokazu.

Liczba godzin szkolenia teoretycznego na kursach żeglarskich jest na ogół zbyt mała dla osiągnięcia celów szkolenia, wtedy część procesu dydaktycznego powinna być realizowana przez samych uczniów. Tu mamy do dyspozycji jedynie pracę z tekstem do czego wykorzystujemy albo podręcznik albo przygotowane przez instruktora materiały a najlepiej jedno i drugie. Materiał przygotowany przez instruktora powinien być przewodnikiem po podręczniku a ponadto zawierać podstawową terminologię przedmiotu, katalog zagadnień, których znajomość jest niezbędna i zadania do samodzielnego opracowania.

Zajęcia praktyczne podlegają tym samym regułom z tym, że występuje tu przeważnie czynnik więzi emocjonalnej między instruktorem a załogą (chyba, że instruktorzy często się zmieniają ale jest to rozwiązanie nieefektywne i rzadko stosowane). Instruktor lubiany, nawet surowy i wymagający, osiąga lepsze wyniki pod warunkiem, że jest dobrym żeglarzem (ma t. zw. autorytet rzeczywisty). A kiedy załoga lubi instruktora? Wtedy gdy on lubi załogę! I nie musi ostentacyjnie okazywać im sympatii („podlizywać się”), wystarczy, że będzie sobą, może być nawet oschły. Należy więc lubić swoich uczniów ale być wymagającym, szanować ich ale też wymagać szacunku dla siebie. Także pamiętać o celach szkolenia i o zasadach dydaktycznych oraz stosować właściwe metody.

## **3 PROWADZENIE ZAJĘĆ TEORETYCZNYCH I ĆWICZEŃ**

### **3.1. Uwagi ogólne**

Zajęcia na kursach żeglarskich, podobnie jak w szkołach odbywają się zwykle w formie lekcji czyli ściśle określonych czasowo spotkań instruktora z uczniami. Czas trwania lekcji zależy od jej zakresu tematycznego, warunkiem jest jedynie aby stanowiła zamkniętą całość zawierającą wszystkie lub prawie wszystkie ogniwa procesu dydaktycznego. Zakres tematyczny lekcji ustala zwykle Kierownik Wyszkozenia Żeglarskiego (KWŻ) w oparciu o program szkolenia z uwzględnieniem warunków organizacyjnych (na ogół na zajęcia teoretyczne i ćwiczenia przeznaczają się na kursach 2-3 godz. dziennie). KWŻ musi też uwzględnić kolejność omawiania tematów ujętych w programie, która powinna być podporządkowana zasadzie systematyczności. Wynika z tego często konieczność podziału przedmiotu na 2-3 lekcje prowadzone w kilkudniowych odstępach.

### **3.2. Część wstępna**

Pierwsze kilka minut lekcji poświęcamy zwykle na t. zw. część wstępną. Obejmuje ona przedstawienie się (jeśli słuchacze nas nie znają), sprawy porządkowe (np. sprawdzenie listy, zmianę konfiguracji audytorium, zasłonięcie lub odsłonięcie okien, wyjęcie i przygotowanie notatek i podręczników), podanie tematu i celu lekcji, nawiązanie do wcześniej nabytej na kursie wiedzy. Warto również ustalić zasady udzielania głosu

uczniom i zachęcić ich do aktywnego udziału w lekcji. W części wstępnej realizujemy pierwsze ogniwo procesu dydaktycznego (uświadomienie celów i zadań), powinniśmy więc wzbudzić zainteresowanie uczniów zarówno tematem jak i osobą instruktora oraz starać się wytworzyć atmosferę życzliwości i wzajemnego szacunku.

### 3.3. Część główna

Zasadniczym celem części głównej lekcji jest realizacja drugiego i trzeciego ogniwa procesu dydaktycznego (zaznajomienie z nowym materiałem i uogólnienie nowego materiału). Forma jaką stosuje instruktor (pogadanka, opis, wykład) zależy zarówno od tematu zajęć jak i od liczebności grupy, jednak w każdym przypadku należy dążyć do jak największej aktywności słuchaczy. Lekcja powinna być urozmaicona. Formy słowne powinny być uzupełniane pokazem, można też organizować w ramach lekcji ćwiczenia jedno tematyczne (ogniwa 4, 5 i 6), co jest pożądane zwłaszcza na zajęciach z nawigacji i locji. Pamiętajmy o „falowaniu uwagi”! Co jakiś czas należy stosować formy odprężające: przykłady, anegdoty, pytania. Przykłady i anegdoty powinny wiązać się z omawianym tematem a pytania nie mogą być zbyt łatwe ani zbyt trudne (można przyjąć, że dobre pytanie to takie, po którym podniesie ręce połowa słuchaczy). Dobrą formą odprężenia może być też podanie mnemotechnicznych sposobów zapamiętywania niektórych informacji, w formie wierszyków lub skojarzeń, np.

- Kiedy słońce krwawo wschodzi, w marynarzu bojaźń rodzi.
- Czerwone do czerwonego, zielone do zielonego, nie stanie się nic złego.
- A – jak anioł, B – jak bolszewik, C – jak ciastko, D – jak droga, itd. (sposób na zapamiętanie flag kodu).

Ważnym elementem zajęć realizującym zasadę świadomości i aktywności są pytania zadawane przez uczniów. Warto przy tym pamiętać, że słuchacze najchętniej zadają pytania natychmiast gdy im przyjdą do głowy a sprzyja temu forma pogadanki lub dyskusji nie zaś wykład, gdzie pytania uczniów przewiduje się zwykle na zakończenie (wtedy na ogół nie ma pytań). Dlatego warto formę wykładu przeplatać formą swobodniejszą, co stanowi jednocześnie element odprężenia.

Prowokując pytania słuchaczy musimy liczyć się z tym, że na któreś z nich możemy nie znać odpowiedzi. Nie wolno tego ukrywać! Należy się przyznać do niewiedzy, obiecać odpowiedź, dowiedzieć się i wyjaśnić sprawę. Nie obniża to autorytetu a wręcz przeciwnie, chyba że instruktor wykaże się nieznajomością zagadnień elementarnych, ale wtedy nie powinien być instruktorem!

### 3.4. Część końcowa

Na zakończenie lekcji należy przeznaczyć ok. 10-15 minut na podsumowanie, które powinno zawierać:

- powtórzenie w skrócie najważniejszych informacji niezbędnych dla zrozumienia całości przedmiotu,
- krótkie omówienie zastosowań praktycznych,
- wyliczenie dodatkowych problemów związanych z tematem a nie omówionych w trakcie zajęć oraz podanie źródeł, w których można znaleźć ich wyjaśnienie (wykaz literatury),
- przypomnienie mnemotechnicznych sposobów zapamiętywania,
- zbiorcze podanie kilku reguł wymienionych wcześniej przy omawianiu poszczególnych tematów, np.:

#### KODEKS INSTRUKTORA

- Na początku zajęć podaj zawsze ich cel i uzasadnij potrzebę zdobycia wiadomości i umiejętności podanych w programie.
- Musisz bardzo dobrze znać przedmiot, z którego prowadzisz zajęcia, ale nie ukrywaj jeśli czegoś nie wiesz.
- Bądź przygotowany! Nie czytaj z książki bo się skompromitujesz.

- Stosuj różnorodne formy, uwzględniaj „falowanie uwagi”.
- Pamiętaj, że żeglarstwo to wiedza praktyczna, prawie wszystko, o czym mówi się na kursie można pokazać.
- Pozwól wypowiadać się uczniom, nie traktuj ich lekceważąco.
- Podsumuj temat, podaj wykaz literatury.

Jeśli mamy na to dość czasu, taki zestaw reguł można stworzyć wspólnie z uczniami – wtedy i instruktor może się czegoś nauczyć.

W ramach części końcowej można również zorganizować krótki sprawdzian wiedzy przyswojonej w trakcie lekcji. Może on mieć różne formy, np.:

- quizu z odpowiedziami ustnymi (kilka dobrych wzorów jest w programach telewizyjnych),
- odpowiedzi na pytania testowe na rozdanych przez instruktora formularzach (na końcu podajemy prawidłowe odpowiedzi i każdy sam się ocenia),
- zaliczenia przedmiotu (wtedy stosujemy formę pisemnych odpowiedzi na pytania otwarte i osobiście oceniamy prace a wyniki podajemy do wiadomości wszystkich uczniów).

### 3.5. Ćwiczenia

Ćwiczenia jednotematyczne stanowiące elementy lekcji jakiegoś przedmiotu (np. nawigacji, locji) i służące realizacji ogniw 4, 5 i 6 mieszczą się w strukturze części głównej lekcji a ich ocena może stanowić element zaliczenia przedmiotu.

Nieco inna sytuacja występuje wówczas, gdy lekcja jest poświęcona wyłącznie ćwiczeniom. Dobrym przykładem mogą tu być ćwiczenia wielotematyczne z użycia sprzętu ratunkowego odbywające się na kąpielisku lub pływalni (zgodnie z zasadą systematyczności powinny być przeprowadzone przed pierwszym wyjściem na wodę). Uczniowie przystępujący do ćwiczeń powinni znać już zasady zakładania pasów ratunkowych, posługiwania się rzutką i kołem ratunkowym, wchodzenia do tratwy, zakładania pętli ratunkowej, itp. (np. obejrżeli film na zajęciach teoretycznych z ratownictwa) oraz powinni mieć zaliczony sprawdzian pływacki. Celem ćwiczeń jest nabycie umiejętności praktycznych posługiwania się sprzętem ratunkowym (czyli również ogniwa 4, 5 i 6) a wydzielenie ich w formie osobnej lekcji jest podyktowane tylko względami organizacyjnymi. Struktura takiej lekcji jest nieco inna od opisanej wyżej, choć i tu można wyodrębnić część wstępną, główną i końcową.

W części wstępnej uczniowie poznają instruktorów obsługujących poszczególne stanowiska (np. zakładanie pasów, wchodzenie do koła, rzucanie rzutką itp.) i zapoznają się z zadaniami jakie ich czekają. W części głównej instruktorzy biorący udział w ćwiczeniach pokazują wzorcowe wykonanie zadań na poszczególnych stanowiskach a następnie zadania te powtarzają kolejno wszyscy uczniowie pod nadzorem instruktorów. W części końcowej instruktorzy oceniają wykonanie zadań na swoich stanowiskach zwracając uwagę na najczęściej występujące błędy.

## 4 PROWADZENIE ZAJĘĆ PRAKTYCZNYCH

### 4.1. Uwagi ogólne

Program szkolenia PZZ na pierwszy patent żeglarski – żeglarza jachtowego zaleca ok. 100 godz. zajęć praktycznych co należy uznać za minimum niezbędne do opanowania podstawowej umiejętności żeglowania przez osoby, które przedtem nie miały z tym do czynienia. Warto przypomnieć, że jest to szkolenie obowiązkowe, podobnie jak w przypadku nauki prowadzenia samochodu. Wymagania egzaminacyjne na sternika jachtowego obejmują te same elementy co na żeglarza z tym, że zdający musi wykazać się umiejętnością prowadzenia większych jachtów z większą załogą i oczekuje się od niego biegłego opanowania umiejętności podstawowych.

Instruktor prowadzący zajęcia praktyczne na kursie żeglarskim jest więc NAUCZYCIELEM ŻEGLARSTWA kierującym procesem aktywnego zdobywania wiedzy przez uczniów. Proces ten realizowany jest przez szereg zadań, które wykonują uczniowie pod kierunkiem instruktora. Każde zadanie

wymaga wykonania czynności i operacji myślowych, z których większość powinna być opanowana przy realizacji wcześniejszych zadań, zgodnie z zasadami systematyczności i przystępności.

Każde wyjście na wodę z załogą szkoleniową to też LEKCJA, która powinna zawierać elementy podane w rozdz. 2.3.3. Taka lekcja na kursach żeglarskich trwa zwykle 3-4 godz. – od śniadania do obiadu lub od obiadu do kolacji. Zakres tematyczny poszczególnych lekcji ustala zwykle KWŻ z tym, że często zachodzi konieczność przeprowadzenia dodatkowych lekcji poświęconych wyłącznie doskonaleniu umiejętności i kształtowaniu nawyków, gdyż niedopuszczalne jest przystępowanie do następnego zadania bez biegłego opanowania poprzednich.

#### **4.2. Systematyka zajęć praktycznych**

W polskiej literaturze szkoleniowej przyjęto systematykę zadań szkoleniowych odpowiadającą pełnemu cyklowi szkolenia na patent żeglarza jachtowego a zatem obejmującą wszystkie podstawowe umiejętności żeglarskie. Zawiera ona 6 podstawowych grup zadań:

1. PRACA ZAŁOGI, która obejmuje:
  - przygotowanie jachtu do wypłynięcia,
  - stawianie, zrzucanie i refowanie żagli,
  - prawidłowe ustawianie żagli względem wiatru (praca żaglami),
  - pracę cumami i odbijaczami,
  - pracę „oka”,
  - pracę sterem pod komendą,
  - balastowanie
  - wiosłowanie.
  
2. MANEWRY PROSTE, które obejmują:
  - prowadzenie jachtu zadaniem kursem względem brzegu, wiatru lub kompasu,
  - ostrzenie i odpadanie,
  - stawanie w linii wiatru i ruszanie zadaniem halsem,
  - zmianę nawietrzności i zawietrzności jachtu,
  - hamowanie żaglami,
  - zacieśnianie cyrkulacji,
  - wsteczny bieg w linii wiatru.
  
3. MANEWRY GŁÓWNE, które obejmują:
  - zwrot przez sztag,
  - zwrot przez rufę,
  - ćwiczenia doskonalące.
  
4. MANEWRY ZŁOŻONE, które obejmują:
  - manewr „człowiek za burtą”,
  - dojście i odejście od boi,
  - odejście i dojście do kei,
  - kotwiczenie i odejście z kotwicy,
  - manewry na silniku.
  
5. MANEWRY AWARYJNE, które obejmują:
  - stawanie w dryf,
  - refowanie,
  - holowanie,
  - schodzenie z mielizny,
  - manewry po awariach żagli i osprzętu,
  - postępowanie po wywrotce jachtu mieczowego.

6. PŁYWANIE POD NADZOREM, które obejmuje:
- ćwiczenia doskonalące bez obecności instruktora na pokładzie,
  - regaty.

Kolejność realizacji grup 1-4 jest oczywista, manewry awaryjne i pływanie pod nadzorem należy ćwiczyć w trakcie lekcji obejmujących manewry złożone.

Udział poszczególnych grup w całkowitym czasie szkolenia powinien być następujący:

- praca załogi ~ 10%
- manewry proste ~ 15%
- manewry główne ~ 20%
- manewry złożone ~ 30%
- manewry awaryjne ~ 10%
- pływanie pod nadzorem ~ 15%

i ten podział nie zależy od patentu, na który odbywa się szkolenie

### 4.3. Struktura lekcji i rodzaje ćwiczeń

W rozdziale 2.3.3. zostały wymienione elementy procesu dydaktycznego, które powinna zawierać każda lekcja praktyczna. Wynikają stąd czynności instruktora i uczniów, które mają być kolejno zrealizowane:

- przygotowanie jachtu do wypłynięcia – klar portowy,
- przywitanie, omówienie zadania będącego przedmiotem lekcji,
- manewry towarzyszące (np. odejście od kei, dopłynięcie na akwen szkoleniowy),
- pokaz wzorcowego wykonania zadania przez instruktora,
- wykonanie zadania przez każdego z uczniów,
- ocena każdego wykonania przez instruktora,
- manewry towarzyszące (powrót do portu),
- przygotowanie jachtu do postoju – klar postojowy,
- zakończenie zajęć, pożegnanie.

#### Przygotowanie jachtu do wypłynięcia

Już od drugiego dnia szkolenia powinno być wykonywane przez samych uczniów bez udziału instruktora. Ważne jest aby instruktor wyznaczył wcześniej osobę odpowiedzialną za klar jachtu do wypłynięcia. Instruktor sprawdza klar i zarządza ewentualne poprawki.

#### Omówienie zadania

Po przywitaniu się z załogą instruktor sprawdza obecność i przygotowanie uczniów do wyjścia na wodę (ubiór, obuwie, uczesanie itp.) a następnie omawia zadanie będące przedmiotem lekcji. W tej części lekcji instruktor powinien upewnić się czy członkowie załogi pamiętają wcześniejsze zadania wiążące się z aktualnym tematem (np. jeśli tematem jest zwrot przez sztag, warto przypomnieć stawanie w linii wiatru i odejście na zadany hals) i wyjaśnić na czym będzie polegać nadchodzące zadanie z ewentualnym uzasadnieniem teoretycznym. W tej fazie lekcji pożądana jest jak największa aktywność uczniów w postaci pytań lub dyskusji. Omówienie zadania nie powinno trwać zbyt długo i nie powinno zawierać zbyt wielu szczegółów (np. jakie komendy wydamy) ale minimum, to uzasadnienie celowości oraz opis drogi jachtu i czynności, które należy wykonać. Bardzo przydatnym środkiem dydaktycznym będzie tu rysunek i dlatego instruktor powinien mieć ze sobą odpowiedni sprzęt. Najwygodniejsza jest niewielka biała tablica, pisak ścieralny i gąbka, ponieważ kartki rozwiewa wiatr.

#### Manewry towarzyszące

Są to manewry nie będące tematem bieżącej lekcji, które trzeba wykonać przed rozpoczęciem pokazu aktualnego zadania. Te z nich, które nie były wcześniej ćwiczone wykonuje instruktor (np. odejście od kei)

do pozostałych (np. dopłynięcie na akwen szkoleniowy) przekazuje prowadzenie jachtu jednemu z uczniów. Osobiste prowadzenie manewru nie zwalnia instruktora od jego omówienia przed wykonaniem (np.: mamy wiatr wzdłuż kei, więc postawimy żagle, zabezpieczymy rufę odbijaczem, oddamy cumy, wystawimy foką prawo na wiatr i odejdziemy prawym halsem). Po kilku takich manewrach niektórzy uczniowie wiedzą już jak je wykonać chociaż ich nie ćwiczyli, można więc zapytać: „Kto wie jak powinniśmy odchodzić?“,....., i dalej: „dobrze, to może spróbuj to zrobić.” Ma to zastosowanie zwłaszcza do manewru odejścia; jeśli w ten sposób będziemy prowadzić zajęcia to gdy przyjdzie czas na manewry złożone, wszyscy będą już umieli odchodzić od kei i można będzie skoncentrować się na dojściu. Jeśli w trakcie manewrów towarzyszących powierzamy prowadzenie jachtu uczniowi to powinniśmy podać mu jedynie cel manewrów i nie wtrącać się do ich wykonania, chyba że popełnia kardynalne błędy albo stwarza sytuacje niebezpieczne. Pełna ocena wykonania zadania powinna nastąpić po osiągnięciu celu.

### **Pokaz**

Pokaz wzorcowego wykonania zadania przeprowadza instruktor co najmniej dwukrotnie: w zwolnionym tempie z komentarzem nawiązującym do omówienia i w normalnym tempie bez żadnego komentarza – tak jak powinien to zrobić uczeń. Dyskusyjna jest sprawa kolejności tych dwóch pokazów, zależy to chyba od indywidualnych cech instruktora i zdolności percepcyjnych załogi. Wykonując pokaz w zwolnionym tempie z komentarzem musimy zwrócić uwagę na zróżnicowanie brzmienia głosu, tak żeby było wiadomo kiedy wygłaszamy komentarz a kiedy wydajemy komendy. W czasie pokazu instruktor powinien znajdować się w tym samym miejscu, w którym za chwilę znajdzie się ćwiczący uczeń – jeśli szkolimy na małej łodzi gdzie prowadzący sam steruje – za sterem, jeśli na dużym jachcie – na komendzie. Ze względu na lepszą możliwość obserwacji przez uczniów można czasem wykonywać pokaz w zwolnionym tempie za sterem nawet na dużym jachcie ale w normalnym tempie pokazujemy zawsze tak jak się normalnie prowadzi jacht.

### **Ćwiczenia uczniów**

Następują bezpośrednio po pokazie, ich założeniem jest, że każdy z uczniów powinien poprawnie wykonać zadanie zademonstrowane przez instruktora. Zmiany ćwiczących powinny odbywać się w ustalonej wcześniej kolejności i powinny im towarzyszyć zmiany na wszystkich stanowiskach manewrowych (rotacja). Pamiętajmy jednak, że pierwsza osoba, którą wyznaczymy do wykonania zadania może nie być przygotowana do tego psychicznie, dlatego dobrze jest zaczynać od ochotnika a potem pilnować już ustalonej kolejności. W czasie wykonywania zadania przez ucznia instruktor obserwuje go uważnie i dobrze jest jeśli notuje swoje spostrzeżenia. Interwencja w tym czasie jest dopuszczalna jedynie w przypadku kardynalnego błędu lub sytuacji niebezpiecznej. Po wykonaniu zadania instruktor ocenia ucznia w sposób taktowny ale wyczerpujący (dobrze, ale...). Na ten czas należy stworzyć sytuację, w której cała załoga będzie mogła skupić uwagę na ocenie wygłaszanej przez instruktora, np. ustawić jacht w dryfie albo popłynąć stałym kursem zmieniając oczywiście prowadzącego. Jeśli zadanie nie zostanie wykonane, należy dać uczniowi szansę na powtórzenie go – albo natychmiast, jeżeli sam od razu wie dlaczego mu się nie udało, albo po jakimś czasie, w którym będzie miał okazję obserwować manewry innych uczniów. Jeśli mimo to uczeń nie wykona zadania, należy po przerwie wytłumaczyć mu jeszcze raz i ewentualnie powtórzyć pokaz.

Ćwiczenia powinny odbywać się na ograniczonym akwenu wyznaczonym przez KWŻ lub wybranym przez instruktora (chyba, że ćwiczymy w czasie rejsu). Instruktor powinien tak planować drogę jachtu w czasie ćwiczeń, żeby tego akwenu nie opuścić. Jest to okoliczność sprzyjająca krótkim przerwom niezbędnym po okresie intensywnych ćwiczeń wymagających ciągłego skupienia uwagi. W czasie 3-4 godzinnej lekcji wskazana jest również jedna dłuższa przerwa, w czasie której załoga ma możliwość wyjścia na ląd. Jak już wspomniano, niektóre lekcje praktyczne poświęcone są doskonaleniu umiejętności, które były już ćwiczone. Struktura takiej lekcji jest podobna do opisanej z tym, że instruktor powinien zwrócić uwagę na najczęściej występujące błędy (bez wytykania ich personalnie), nie jest potrzebny pokaz w zwolnionym tempie a przeprowadzenie pierwszego manewru można powierzyć najlepszemu uczniowi (zamiast pokazu instruktora).

## Rodzaje ćwiczeń

### 1. Ćwiczenia przygotowawcze i oswajające

stosowane jako wprowadzenie do głównego tematu zajęć, mają za zadanie zapoznanie się i opanowanie w wymaganym stopniu elementów składowych czynności lub manewru

PRZYKŁADY:

- Stawanie w linii wiatru i odejście na zadany hals przy wprowadzaniu zwrotu przez sztąg
- Zmiana halsu bez zmiany kursu na fordewindzie przy wprowadzaniu zwrotu przez rufę.
- Zmiany trymu żagli na kursie półwiatr bez pracy sterem dla demonstracji zawietrzności i nawietrzności
- Badanie drogi hamowania i promienia cyrkulacji przy wprowadzaniu podejścia do boi
- Odsuwanie i dociąganie rufy zacumowanego jachtu przy wprowadzaniu manewrów odejścia i dościa do kei na silniku

### 2. Ćwiczenia zasadnicze

stosowane do realizacji głównego tematu zajęć, różne odmiany, np. przez naśladownictwo wzorca, prezentację efektu rozwiązania problemu, lub wykonanie postawionego zadania; najczęściej stosowany rodzaj ćwiczeń w toku szkolenia

PRZYKŁADY:

- Wykonywanie manewrów na stanowisku sternika pod komendą instruktora a następnie powtarzanie ich z samodzielnym wydawaniem komend
- Rozpoczęcie i kontynuowanie wstecznego biegu po stanięciu w linii wiatru bez zrzucania żagli
- Wykonywanie zwrotów przez sztąg z zatrzymaniem kursu bajdewind przed i po zwrocie oraz przez rufę z zatrzymaniem kursu baksztąg przed i po zwrocie
- Dojście do boi pod wiatr dziobem (sternik musi widzieć boję do końca manewru) i odejście na wstecznym biegu bez cumowania
- Manewr „CZŁOWIEK ZA BURTĄ” metodą półwiatrową
- Odejście od kei przy wietrze odpychającym na biegu wstecznym
- Odejście od kei przy wietrze dociskającym z użyciem szpringu rufowego
- Dojście do kei burtą z hamowaniem cumą rufową

### 3. Ćwiczenia korekcyjne

stosowane najczęściej na etapie ćwiczeń zasadniczych, mają na celu wyeliminowanie błędu lub odstępstwa od założonego wzorca manewru - gdy nie można go usunąć w trakcie ćwiczeń zasadniczych

### 4. Ćwiczenia doskonalące

stosowane dla osiągnięcia wymaganego standardu wykonywania manewru, ukształtowania nawyku wykonywania umiejętności, uzyskania określonej sprawności i precyzji manewru, wyrabianie optymalizacji i wymaganego pola manewru

PRZYKŁADY:

- Slalom po torze z bojek
- Cyrkulacja wokół boi
- Manewrowanie jachtem dwumasztowym bez użycia steru

## **Klar postojowy i zakończenie**

Po powrocie do portu i zacumowaniu jachtu załoga wykonuje klar postojowy pod kierunkiem jednego z uczniów wyznaczonego przez instruktora. Dopiero po zakończeniu klaru i ewentualnym odniesieniu sprzętu do żaglowni instruktor podsumowuje przebieg lekcji, omawia najczęściej występujące błędy i ewentualnie dokonuje wpisów do kart szkoleniowych. Po wykonaniu tych wszystkich czynności instruktor kończy lekcję i żegna się z załogą wyznaczając odpowiedzialnego za klar jachtu przed następną lekcją.

#### 4.4. Bezpieczeństwo w szkoleniu żeglarskim

Żeglarstwo, jak każdy sport niesie ze sobą szereg zagrożeń. Nie znaczy to, że jest ono niebezpieczne, jak usiłują sugerować niektórzy „naprawiacze świata” ale, że należy znać te zagrożenia i wiedzieć jak ich unikać – wtedy niebezpieczeństwo staje się minimalne. Instruktor prowadzący szkolenie jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo załogi, musi więc zapoznać uczniów z występującymi zagrożeniami, podać zasady ich unikania i rygorystycznie egzekwować przestrzeganie tych zasad. Jednym z najpoważniejszych zagrożeń jest niespodziewane wypadnięcie do wody, które oprócz urazów mechanicznych może grozić szokiem termicznym nawet wówczas, gdy natychmiast udzielono pomocy. Najlepszym sposobem unikania tego zagrożenia jest przestrzeganie zasady „jedna ręka dla siebie, druga dla jachtu” co oznacza nakaz trzymania się stałych części jachtu przy każdej czynności. Na jacht trzeba wchodzić a nie wskakiwać, wychodzić a nie wyskakiwać trzymając się zawsze olinowania, relingu, kosza itp. Dodatkowym zabezpieczeniem jest kamizelka asekuracyjna (PN/EN393 - dla umiejących pływać) noszona zawsze w czasie zajęć praktycznych a dla niemiejących pływać – pas ratunkowy (PN/EN395). Innym poważnym zagrożeniem typowym dla żeglarstwa jest uderzenie w głowę bomem lub gaflem. Nie ma na to gwarantowanego środka (kasków dla żeglarzy jeszcze nie wprowadzono) – trzeba po prostu wiedzieć o tym zagrożeniu i starać się go unikać.

Istnieje też niebezpieczeństwo zranienia dłoni, np. o „wszy” na olinowaniu lub stóp w przypadku braku lub nieodpowiedniego obuwia. Instruktor przed każdymi zajęciami powinien sprawdzić obuwie załogi a także ubiory i nakrycia głowy (zależnie od warunków), co pozwoli uniknąć przemarznięcia, przemoczenia, uderu słonecznego lub poparzenia skóry. Szczególną uwagę należy zwrócić na to, że nie powinno się pływać z rozpuszczonymi długimi włosami lub z biżuterią, którą można zaczepić o wystające części jachtu. Nie tylko na jachcie występują zagrożenia związane z żeglarstwem. Drewniane pomosty na przystaniach bywają w czasie deszczu bardzo śliskie a noszone na ramieniu bomy, wiosła i inne długie przedmioty mogą uderzyć przechodzącego kolegę a nawet zrzucić go do wody. Obowiązkiem instruktora jest zwracanie uwagi na zachowanie każdego członka załogi i natychmiastowe interweniowanie w sytuacjach, które uważa za niebezpieczne.

#### 4.5. Zadania szkoleniowe

Opisane poniżej zadania szkoleniowe należy wykonać w pełnym zakresie z uczniami bez praktyki żeglarskiej.

W przypadkach uczniów zaawansowanych poszczególne zadania można ograniczyć, pamiętając o omówionym wcześniej postulatcie wyrównania poziomu (p.2.3.3.).

##### 4.5.1. Praca załogi

Do realizacji tego zadania możemy przystąpić z załogą, która odbyła już zajęcia z ratownictwa w zakresie użycia środków ratunkowych i z budowy jachtu w zakresie nazewnictwa części składowych jachtu.

Zaleca się podział zadania na 3 lekcje o następującym zakresie tematycznym:

**Lekcja 1:** praca cumami i odbijaczami, praca sterem pod komendą, wiosłowanie.

**Lekcja 2:** przygotowanie jachtu do wypłynięcia, stawianie, zrzucanie i refowanie żagli, prawidłowe ustawianie żagli względem wiatru, balastowanie.

**Lekcja 3:** doskonalenie umiejętności nabytych w trakcie lekcji 1 i 2, praca „oka”.

**Pierwszą lekcję** należy przeprowadzić na jachcie pozbawionym żagli w porcie lub w pobliżu kei. Od początku lekcji uczniowie powinni mieć na sobie kamizelki asekuracyjne a nie umiejący pływać pasy ratunkowe. Przed wypłynięciem należy omówić i przećwiczyć wraz z komendami wchodzenie na jacht i



wychodzenie z jachtu, podawanie, mocowanie i oddawanie cum i szpringów, zawieszanie odbijaczy i prace odbijaczami ruchomymi, pracę sterem i komendy „na ster” (zero, prawo, lewo), pracę wiosłami i komendy na wiosła. Dalsza część lekcji to manewry na wiosłach pod komendą instruktora przy czym należy zwrócić uwagę aby każdy uczeń przeszedł przez wszystkie stanowiska manewrowe. Od początku wymagamy odpowiedzi na każdą komendę. W ramach pierwszej lekcji należy również nauczyć załogę knagowania, wiązania węzła pętlowego na końcu cumy i ewentualnie (w miarę potrzeby) wiązania jednego węzła cumowego oraz obsługi miecza i płetwy sterowej. Na zakończenie tej lekcji warto jeszcze zademonstrować i przećwiczyć verholung i overholung.

**Drugą lekcję** rozpoczynamy od przygotowania jachtu do wypłynięcia – sprawdzamy stan takielunku i wyposażenia, mocujemy żagle i przygotowujemy je do stawienia, zakładamy i zdejmujemy refy na grocie, stawiamy i zrzucamy żagle. Przed wyjściem na wodę należy jeszcze pokazać i przećwiczyć poprawną pracę szotami i podać znaczenie komend: „luz”, „luzuj”, „wybierz” i „wybieraj” oraz „fok (grot) na wiatr”. Zwracamy uwagę na sposób poruszania się po jachcie, przechodzenia z burty na burtę i balastowania. Następnie rozdzielamy stanowiska manewrowe (steruje instruktor), polecamy założenie kamizelek asekuracyjnych i wychodzimy na wodę. W czasie pierwszego pływania szkoleniowego pod żaglami ster obsługuje instruktor i nie musi wtedy wyjaśniać załodze wykonywanych manewrów, powinien tylko egzekwować sprawne i dokładne wykonywanie komend i poleceń. Nie wydaje wtedy komend „na ster”, powinien jednak wyjaśnić i zademonstrować co oznacza komenda „tak trzymać”. Jacht należy prowadzić spokojnie, bez nadmiernych przechyłów, komendy wydawać zdecydowanie ale bez krzyku. Instruktor powinien wzbudzić w załodze zaufanie do swoich umiejętności i przeświadczenie, że każdą czynność można wykonać bez pośpiechu (ale decyzje trzeba podejmować szybko!). W czasie takiej lekcji załoga powinna opanować umiejętność właściwego balastowania jachtu **bez komendy instruktora**. Można wspomnieć, że jest to jeden z podstawowych wymogów egzaminacyjnych. Po zakończeniu pływania instruktor powinien zademonstrować załodze klar portowy jachtu (bez zdejmowania żagli) i dopilnować wyczyszczenia jachtu, wybrania wody i prawidłowego zacumowania na postój.

**Trzecia lekcja** to kształtowanie umiejętności i nawyków. Załoga samodzielnie klaruje jacht do wyjścia pod nadzorem instruktora a przed wypłynięciem instruktor obsadza dwa dodatkowe stanowiska manewrowe: sternika i oka, wyjaśniając oczywiście jakie są ich zadania. W czasie tej lekcji instruktor wydaje komendy dla wszystkich stanowisk manewrowych ale powinien znajdować się blisko steru, żeby nie dopuścić do sytuacji niebezpiecznej. Należy zwrócić uwagę na pozycję sternika – ma siedzieć po nawietrznej! W czasie pływania trzeba pamiętać o rotacji na stanowiskach manewrowych i krótkich przerwach odprężających (np. w dryfie). Klar postojowy jachtu załoga wykonuje samodzielnie. Instruktor sprawdza klar i zarządza ewentualne poprawki.

#### **4.5.2. Prowadzenie jachtu zadanym kursem, ostrzenie i odpadanie**

Do realizacji tego zadania możemy przystąpić z załogą, która odbyła już zajęcia z teorii żeglowania w zakresie kursów względem wiatru oraz wiatru rzeczywistego i pozornego. Od tego zadania rozpoczyna się samodzielne prowadzenie jachtu przez uczniów, przy czym prowadzący obsługuje tylko ster i wydaje komendy do obsługi żagli. Podczas zwrotów, które muszą być wykonywane aby nie opuścić akwenu szkoleniowego komendę przejmuje instruktor uprzedzając o tym załogę. Należy zwrócić uwagę na zasadę, że manewr ostrzenia kończy się na granicy kąta martwego a odpadanie w fordewindzie. W ramach tego zadania należy również koniecznie przećwiczyć pływanie fordewindem „na motyla”. Przy zmianach na stanowiskach manewrowych trzeba dopilnować prawidłowego przekazania steru. W szkoleniu podstawowym realizujemy to zadanie w trakcie drugiej lekcji; szkoląc uczniów zaawansowanych sprawdzamy tylko jak radzą sobie ze sterowaniem i ćwiczymy sterowanie kursem kompasowym. Prowadząc szkolenie na jachcie, na którym w czasie normalnych pływania sternik obsługuje szoty grota musimy dodatkowo zwrócić uwagę na sposób trzymania steru i szotów i operowania nimi przy wybieraniu grota (brak „trzeciej ręki”). Niedopuszczalne jest przytrzymywanie szotów zębami i między kolanami – służy do tego ręka trzymająca ster.

### 4.5.3. Zmiana nawietrzności i zawietrzności, zacieśnianie cyrkulacji, wejście do linii wiatru i odejście na zadany hals, hamowanie żaglami, wsteczny bieg

Do realizacji tego zadania możemy przystąpić z załogą, która odbyła już zajęcia z teorii żeglowania w zakresie nawietrzności, zawietrzności oraz działania miecza i steru. Zadanie to powinno znaleźć się w programie kursu na każdy stopień żeglarski bo umożliwia poznanie własności manewrowych jachtu. W realizacji zadania bardzo pomocna będzie zakotwiczona boja, do której możemy bezpiecznie zacumować jacht. Przed wypłynięciem omawiamy z załogą jedynie sposoby zmiany nawietrzności i zawietrzności przez zmianę ustawienia żagli (wybieranie i luzowanie) oraz miecza i płetwy sterowej. Pierwsze ćwiczenie to próby zmiany kursu bez pracy sterem (ster zero) stosując osobno każdy ze sposobów a następnie łącząc je. Później cumujemy przy boi i omawiamy z załogą następane ćwiczenie – zacieśnianie cyrkulacji przy ostrzeniu i odpadaniu. Będzie ono polegać na porównaniu promienia skrętu cyrkulacji wykonanej samym sterem i ze wspomaganiami pracą żagli. W tym celu przepływamy obok boi różnymi kursami względem wiatru i w momencie gdy boja znajdzie się przy burcie na wysokości want rozpoczynamy cyrkulację w kierunku boi (żeby nie uderzyć w nią rufą). Obserwując ruch jachtu względem boi oceniamy promień skrętu. Należy zwrócić uwagę na pogłębianie wychylenia steru w miarę skrętu. Ostatnim ćwiczeniem będzie stawanie w linii wiatru i odejście na zadany hals, hamowanie żaglami i wsteczny bieg. To ćwiczenie nie wymaga wcześniejszego omówienia, tylko dobrej demonstracji. W pierwszym etapie pokazujemy stawanie w linii wiatru i prowadzenie jachtu tym kursem aż do całkowitej utraty prędkości a następnie odejście na zadany hals przy pomocy fok na wiatr bez pracy sterem (ster zero). Należy zwrócić uwagę na dokładne prowadzenie jachtu w linii wiatru. Po przećwiczeniu tego manewru przez wszystkich uczniów pokazujemy i ćwiczymy odejście na zadany hals przy pomocy samego steru na wstecznym biegu. Trzeci etap to połączenie pracy żagli i steru. Stajemy w linii wiatru przy boi i demonstrujemy drogę hamowania jachtu z pełnymi łopoczącymi żaglami, bez fok (fok w dół przy boi) i z żaglami wyniesionymi na wiatr zwracając uwagę na ich skręcające działanie. Na zakończenie ćwiczymy prowadzenie jachtu wstecznym biegiem w linii wiatru z żaglami łopoczącymi i z żaglami na wiatr.

### 4.5.4. Zwrot przez sztag

Przed rozpoczęciem ćwiczeń warto omówić i przedyskutować z załogą definicję zwrotu przez sztag: „jest to zmiana kursu od bajdewindu do bajdewindu przeciwnego halsu z przejściem przez kąt martwy i bez utraty zdolności manewrowej”. Pierwsza faza zwrotu to **ostrzenie z kursu bajdewind do granicy kąta martwego**. W tej fazie należy zwiększyć nawietrzność jachtu a więc już w bajdewindzie wybrać żagiel tylny (grot lub bezan) a na granicy kąta martwego wyluzować fokę. W czasie drugiej fazy zwrotu – **cyrkulacji w kącie martwym** jedynym napędem jachtu jest jego bezwładność, zależy nam więc aby cyrkulacja była jak najszybsza a opory ruchu jak najmniejsze. Dlatego wychylenie steru w pierwszej fazie zwrotu powinno być niewielkie a w drugiej fazie pogłęwiamy to wychylenie w miarę skrętu. Przechodząc linię wiatru luzujemy żagle tylne. Trzecia faza to **odpadanie od granicy kąta martwego do bajdewindu** połączone z wybraniem wszystkich żagli do granicy łopotu i zatrzymaniem cyrkulacji. Kolejność wybierania żagli powinna wspomagać zatrzymanie cyrkulacji a więc zależy od jej prędkości podobnie jak moment wydania komendy „ster zero”. Instruktor powinien zwrócić uwagę uczniów, że czynności, które trzeba wykonać w czasie zwrotu są związane z pewnymi zjawiskami (np. grotę trzeba wyluzować gdy przestaje pracować a fokę wolno wybrać dopiero wtedy gdy znajdzie się po właściwej stronie). Dużą trudność sprawia początkującym żeglarzom przesiadanie się sternika przy zwrocie przez sztag na burtę nawietrzną, szczególnie wtedy gdy obsługuje również szoty grotę. Trzeba zwrócić na to baczną uwagę i pomóc każdemu uczniowi wypracować taki sposób, który będzie dla niego najwygodniejszy. Warto pamiętać, że po „kontrze” można na krótką chwilę puścić ster aby zmienić rękę przy szocie. W pierwszym etapie ćwiczenia zwrotów przez sztag utrzymujemy przez dłuższą chwilę przed zwrotem i po zwrocie kurs bajdewind. Jeśli jednak wszyscy uczniowie wykonują już zwroty poprawnie, można wprowadzić ćwiczenie zwane „rogalikiem”. Jest to zmiana kursu od baksztagu do baksztagu przeciwnego halsu przy pomocy zwrotu przez sztag i bez zatrzymywania kursu bajdewind przed i po zwrocie. Ćwiczenie to warto przerabiać

na każdym jachcie i na każdym poziomie szkolenia gdyż przeciwdziała ono powstawaniu nawyku niepotrzebnego zatrzymywania bajdewindu w czasie manewrów złożonych.

#### 4.5.5. Zwrot przez rufę

Podobnie jak przy zwrocie przez sztag i tu warto zacząć od definicji: „jest to zmiana kursu od baksztagu do baksztagu przeciwnego halsu z kontrolowanym przełożeniem żagli”. Zwrot wykonujemy stałym promieniem cyrkulacji przy niezbyt dużym wychyleniu steru. W czasie odpadania z baksztagu do fordewindu wybieramy do diametralnej żagle na bomach (grota lub grota i bezana). Przejście przez fordewind jest sygnalizowane „zdychaniem” foka, wtedy żagle tylne muszą już być wybrane. Gdy fok przestaje pracować, przeciągamy go szotami na przeciwną burtę wybierając kontraszot i luzując szot. Kiedy żagle tylne „złapią wiatr” na przeciwnym halsie, luzujemy je płynnie i zatrzymujemy cyrkulację w baksztagu. Zbyt duże wychylenie steru może doprowadzić do sytuacji, w której nie zdążymy wybrać szotów grota przed zmianą halsu i przeleci on gwałtownie na drugą stronę, co może skończyć się zerwaniem szotów, złamaniem bomu lub rozdarciem żagla a także uderzeniem bomem w głowę któregoś z członków załogi. Na małym jachcie mieczowym sytuacja taka grozi również wywrotką gdyż dynamicznie przyłożony moment nawietrzny powoduje gwałtowne wyostrzenie jachtu i silny przechył a w konsekwencji dużą siłę odśrodkową działającą na maszt. Również przy zwrocie przez rufę sternik powinien przesiąść się na przeciwną burtę z tym, że nie wolno mu ani na chwilę puścić steru. Najlepszym momentem do zmiany burty jest kurs baksztag przed rozpoczęciem zwrotu. Sternik obsługujący szoty może wtedy skupić uwagę na sterowaniu i pracy szotami bo siedzi już po właściwej stronie. Podobnie jak przy zwrocie przez sztag po opanowaniu zwrotów od baksztagu do baksztagu można wprowadzić ćwiczenie „rogalików” od bajdewindu do bajdewindu przeciwnego halsu co znakomicie ułatwia utrzymanie się w akwenie szkoleniowym.

#### 4.5.6. Ćwiczenia doskonalące

Przed przystąpieniem do ćwiczenia manewrów złożonych niezbędne jest biegle opanowanie przez uczniów wszystkich dotychczas omówionych zadań i ukształtowanie nawyku ich poprawnego wykonywania. Służą temu ćwiczenia doskonalące, które pozwalają też na ukształtowanie umiejętności planowania drogi jachtu niezbędnej przy manewrach złożonych. Ćwiczenia te umożliwiają również wprowadzenie elementu współzawodnictwa między uczniami, co znakomicie uatrakcyjnia zajęcia. Wiele takich ćwiczeń zostało opisanych w książce kpt. Władysława Dąbrowskiego [4], tutaj omówię tylko kilka podstawowych, które powinny być wykonane na każdym kursie żeglarskim.

- **Cyrkulacja wokół boi**

Ćwiczenie to polega na wykonaniu pełnej cyrkulacji wokół zakotwiczonej boi (może to być koło ratunkowe – koło i kotwica z liną powinny być na każdym jachcie). Zaczynamy cyrkulację w półwietrze, gdy boja jest na trawersie po zawietrznej, następnie okrążamy boję w stałej odległości wykonując po drodze zwrot przez rufę. Po zwrocie ostrzemy do bajdewindu nie zmieniając wychylenia steru i ten kurs zatrzymujemy przez chwilę, żeby odzyskać wysokość względem wiatru straconą w czasie odpadania i zwrotu przez rufę. Zwrot przez sztag wykonujemy na wysokości boi a po zwrocie dalej płyniemy bajdewindem żeby odzyskać resztę wysokości. Końcowa faza ćwiczenia to odpadnięcie do półwiatru i zakończenie okrążenia w tej samej odległości od boi, w jakiej je zaczęliśmy. Na str. 22 pokazano rysunek toru jachtu i podano komendy, które należy wydać w czasie ćwiczenia. Manewr okrążenia boi kształtuje umiejętność planowania i realizacji drogi jachtu względem punktu stałego co jest istotą wszystkich manewrów złożonych.

- **Spirala**

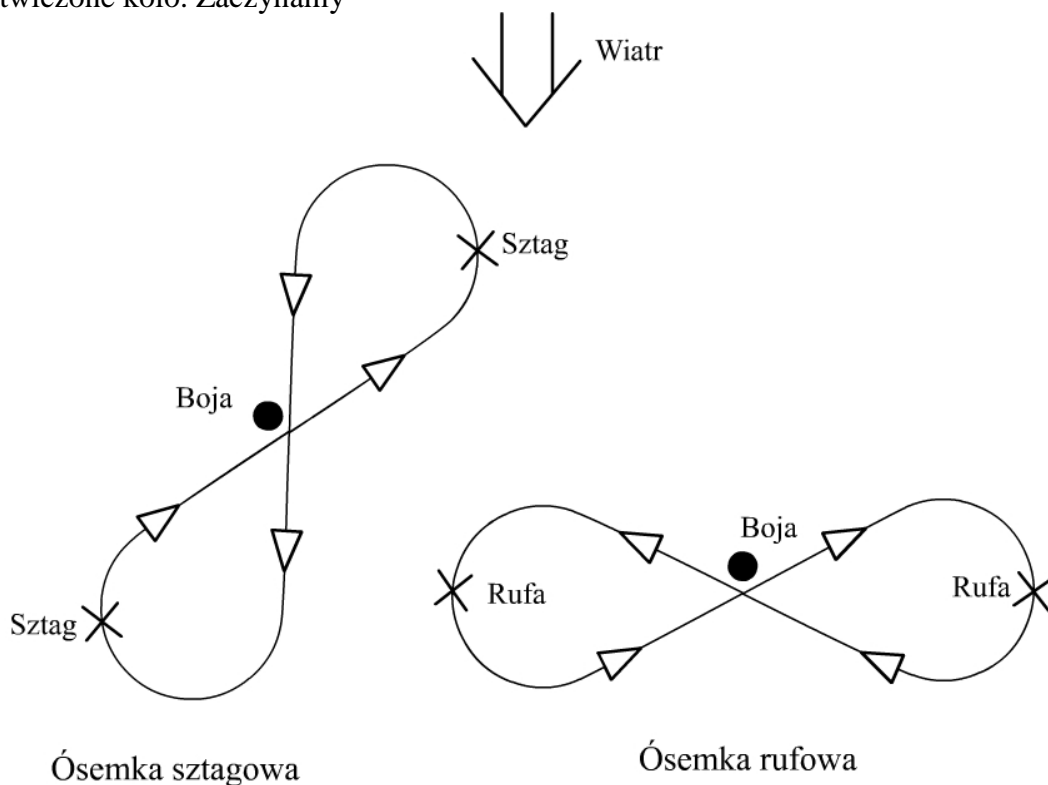
Jest to ćwiczenie szybkiego reagowania na zmieniający się kierunek wiatru i odpowiedniego do sytuacji ustawienia żagli. Polega ono na żeglowaniu ze stałym wychyleniem steru i wydawaniem odpowiednich komend do obsługi żagli. Jacht porusza się wówczas po spirali, gdyż na kursach ostrych nieco dryfuje.

- **Ósemka rufowa**

Ćwiczenie polega na przepłynięciu toru w kształcie ósemki o osi prostopadłej do linii wiatru z dwoma zwrotami przez rufę (rys. na str.21). Dla powiązania toru jachtu z punktem stałym w środku ósemki powinna znajdować się boja. Zaczynamy ćwiczenie w bajdewindzie przepływając obok boi i po wykonaniu każdej pętli mijamy znowu boję bajdewindem. Zwracamy uwagę, żeby trasa od półwiatru wraz ze zwrotem przez rufę była pokonana ze stałym wychyleniem steru. Jest to bardzo dobre ćwiczenie przygotowawcze do manewru „człowiek za burzą”, gdyż trasa każdej pętli jest taka jak klasycznej „rundy rufowej”.

- **Ósemka sztagowa z fordewindem**

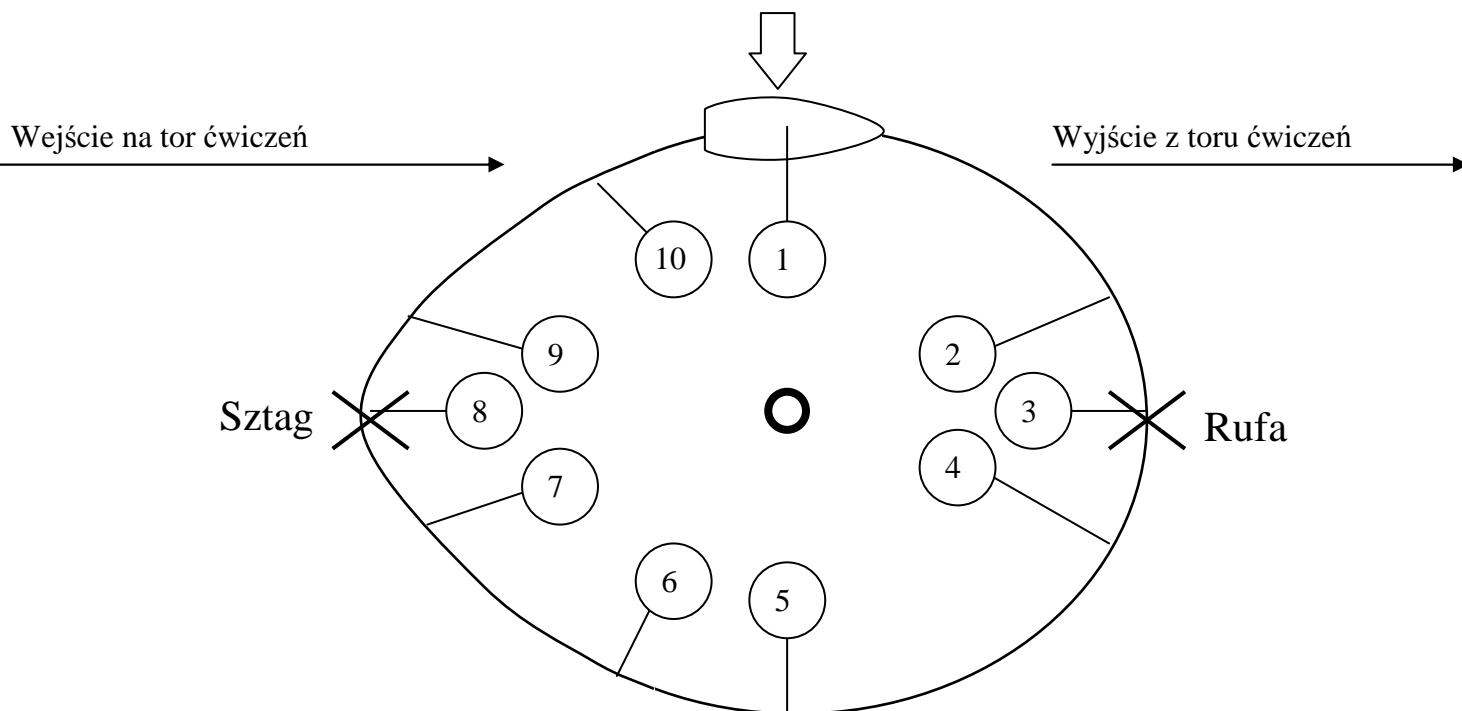
Klasyczna ósemka sztagowa, podobna do rufowej tylko z przeciwnym kierunkiem ruchu, nie jest ćwiczeniem zalecanym na kursach bo nie wnosi żadnych nowych elementów. Zalecane ćwiczenie polega również na przepłynięciu trasy o kształcie ósemki z dwoma zwrotami przez sztag ale jest ona inaczej usytuowana względem linii wiatru. Podobnie jak poprzednio w środku ósemki umieszczamy boję lub zakotwiczone koło. Zaczynamy



ćwiczenie przepływając bajdewindem obok boi, następnie wykonujemy zwrot przez sztag i odpadamy, tak aby przepłynąć obok boi fordewindem „na motyla” nie dopuszczając do zmiany halsu. Płyniemy dalej fordewindem a następnie ostrzymy, wykonujemy zwrot przez sztag i znowu przepływamy bajdewindem obok boi. To ćwiczenie zawiera kilka nowych elementów i warto poświęcić mu całą lekcję. Zwróćmy uwagę, że pętle tej ósemki różnią się od siebie. W górnej trzeba tak dobrać dystans odejścia od boi bajdewindem i tempo odpadania, żeby wyjść na boję fordewindem. Dolna pętla jest łatwiejsza do zaplanowania ale to przecież klasyczna „pętla sztagowa” używana przy manewrze „człowiek za burzą” z fordewindu lub baksztagu. Dochodzi do tego ćwiczenie pływania fordewindem, niezbędne ale często zaniebdywane ze względu na konieczność powrotu pod wiatr.

**Ćwiczenia doskonalące** właściwie zaplanowane i przeprowadzone pozwalają na uniknięcie monotonii na tym etapie szkolenia. Mogą one być znakomitą zabawą (szczególnie „spirala”) jeśli tylko są dobrze zorganizowane. Zwróćmy uwagę, że każde z omówionych ćwiczeń z użyciem boi zawiera odcinek bajdewindowy, na którym wygodnie jest przeprowadzić zmianę na stanowiskach manewrowych nie schodząc z toru ćwiczeń. Nie znaczy to, że nie ćwiczymy wejścia na ten tor z dowolnej pozycji – ale nie przy każdej zmianie, bo to byłoby nudne. W szkoleniu podstawowym zaleca się poświęcenie 3 lekcji na ćwiczenia doskonalące.

# CYRKULACJA WOKÓŁ BOI



Punkt toru	Jacht jednomasztowy	Jacht dwumasztowy	DZ
1	-ster prawo (lekko prawo)	-ster prawo (lekko prawo)	-ster prawo (lekko prawo)
2	-do zwrotu przez rufę -grota szot wybierz	-do zwrotu przez rufę -grota szot wybierz, bezana szot wybierz	-do zwrotu przez rufę -bezana szot wybierz
3	-lewy foka szot wybieraj, prawy foka szot luzuj	-lewy foka szot wybieraj, prawy foka szot luzuj	-lewy grota szot wybieraj, prawy grota szot luzuj -lewy foka szot wybieraj, prawy foka szot luzuj
4	-grota szot luzuj	-grota szot luzuj, bezana szot luzuj	-bezana szot luzuj
5	-grota szot wybieraj -lewy foka szot wybieraj	-bezana szot wybieraj -grota szot wybieraj -lewy foka szot wybieraj	-bezana szot wybieraj -lewy grota szot wybieraj -lewy foka szot wybieraj
6	-ster zero, tak trzymaj	-ster zero, tak trzymaj	-ster zero, tak trzymaj
7	-do zwrotu przez sztąg -ster prawo, grota szot wybierz -lewy foka szot luz	-do zwrotu przez sztąg -ster prawo, bezana szot wybierz -lewy foka szot luz	-do zwrotu przez sztąg -ster prawo, bezana szot wybierz -lewy foka szot luz -lewy grota szot luz
8	-grota szot luz	-grota szot luz -bezana szot luz	-bezana szot luz
9	-prawy foka szot wybieraj -grota szot wybieraj -ster zero, tak trzymaj	-prawy foka szot wybieraj -grota szot wybieraj -bezana szot wybieraj -ster zero, tak trzymaj	-prawy foka szot wybieraj -prawy grota szot wybieraj -bezana szot wybieraj -ster zero, tak trzymaj
10	-ster prawo, grota szot luzuj -prawy foka szot luzuj	-ster prawo, bezana szot luzuj -grota szot luzuj -prawy foka szot luzuj	-ster prawo, bezana szot luzuj -prawy grota szot luzuj -prawy foka szot luzuj
1	-ster zero, tak trzymaj	-ster zero, tak trzymaj	-ster zero, tak trzymaj

#### 4.5.7. Człowiek za burtą, dryf

Manewr „człowiek za burtą” to pierwszy manewr złożony, który powinniśmy ćwiczyć z naszymi uczniami i powtarzać go później przy każdej okazji. Od pierwszej lekcji tego manewru na jachcie powinien znajdować się zawsze „model człowieka” – nie używajmy zamiast niego koła ratunkowego, które szybko dryfuje i daje fałszywy obraz manewru. Takim modelem może być np. pas ratunkowy z przywiązaną do niego 5-litrową butelką pełną wody lub piasku. Wyciąganie człowieka z wody na jacht powinno być już przećwiczone na zajęciach z ratownictwa (opisanych w rozdz. 3.5.), więc w czasie zajęć z manewru „człowiek za burtą” ograniczamy się do sprawdzenia czy uczniowie dobrze pamiętają jak to się robi. Zwróćmy uwagę, że najlepszym sposobem jest użycie pętli ratunkowej i że powinna ona być wcześniej przygotowana. W czasie ćwiczeń z modelem będziemy posługiwać się ręką lub bosakiem (zależnie od wysokości wolnej burty), pamiętajmy jednak o asekurowaniu członka załogi, który wyciąga człowieka. Pamiętajmy też o kole lub pływaku z linką ratunkową, które w czasie manewru powinno być ciągnięte za rufą i o omówieniu sposobu jego użycia. Podniesienie człowieka na pokład jest zasadniczym celem manewru i uczniowie muszą zdawać sobie sprawę, że należy to zrobić za pierwszym podejściem a zostawienie człowieka w wodzie bo manewr „trochę nie wyszedł” jest niewybaczalnym błędem. Bardzo ważna jest tu rola obserwatora (nie oka!), który w czasie całego manewru musi stać w widocznym miejscu i pokazywać ręką kierunek na człowieka. Ciągłe głośne meldunki obserwatora są niewskazane ponieważ rozpraszają uwagę załogi i zagłuszają komendy; najlepiej meldować na życzenie prowadzącego. W ostatniej fazie manewru, kiedy sternik nie widzi już człowieka, obserwator powinien przejść na dziób i naprowadzać sternika tak, żeby człowiek znalazł się tuż przy burcie. Bardzo istotna jest właściwa prędkość jachtu w momencie podejścia – 0,5 - 1 węzła czyli 0,25 - 0,5 m/s. Warto powiedzieć o tym załodze, bo m/s łatwiej sobie wyobrazić niż węzły. Niedopuszczalne jest wykonywanie gwałtownych zwrotów przed samym człowiekiem, jacht powinien płynąć w jego kierunku bajdewindem z odległości ok. 3 długości jachtu tak, żeby człowiek był widoczny po nawietrznej w namiarze burtowym 10 – 15°. W odległości 1 – 2 długości jachtu luzujemy żagle a obserwator naprowadza na człowieka. Jest to najpewniejsza metoda; jeśli się nie uda okrążamy człowieka tak, żeby znalazł się wewnątrz pętli z linki ratunkowej ciągniętej za rufą.

Ćwiczenie manewru zaczynamy od „rundy rufowej” rozpoczynanej w bajdewindzie tj. od manewru zbliżonego do jednej pętli ósemki rufowej. Po opanowaniu tej najłatwiejszej wersji ćwiczymy podejście zwrotem przez rufę z różnych kursów aż do ostrego baksztagu, pamiętając, że przy kursach pełniejszych trzeba przejść na chwilę do bajdewindu i dopiero potem odpadać do rufy. Od początku zwracamy uwagę, żeby cyrkulacja po zwrocie przez rufę nie była zbyt szybka, bo wtedy wychodzimy na człowieka zbyt pełnym kursem i musimy jeszcze odpaść aby stracić wysokość na co może nie być miejsca (wtedy wychodzi gwałtowny zwrot przed człowiekiem!). Nie róbmy zbyt ciasnej cyrkulacji bo wtedy łatwiej o błędy. Nie na próżno Komisja Szkolenia PZZ wyznaczyła limit czasu dla tego manewru wynoszący 3 min. dla jachtu mieczowego i 5 min. dla jachtu balastowego lub 2-masztowego. To dużo czasu i lepiej jest wykonać manewr starannie, dokładnie i skutecznie niż minąć się z człowiekiem o 1 – 2 metry. Pamiętajmy o prawidłowym ogłoszeniu alarmu i wyznaczeniu obserwatora, to zajmuje chwilę i przez ten czas jacht płynie niezmiennym kursem ale zalecane sposoby wykonania manewru biorą to pod uwagę!

**Klasycznym manewrem podejścia do człowieka za burtą z kursów pełnych jest „pętla sztagowa”, tj. manewr zbliżony do dolnej pętli ósemki sztagowej opisanej w rozdz. 4.5.6.** Ćwiczenie tego manewru rozpoczynamy od baksztagu a potem ćwiczymy go z różnych kursów od półwiatru do fordewindu, pamiętając że po ogłoszeniu alarmu trzeba przejść na chwilę do baksztagu i dopiero potem ostrzyć do zwrotu przez sztag. Zwrot przez sztag

wykonujemy gdy w kursie bajdewind człowiek znajdzie się na trawersie rufy jachtu, mamy wtedy gwarancję, że po zwrocie płynąc w jego kierunku znajdziemy się na kursie bajdewind. Manewr „człowiek za burtą” należy ćwiczyć przy każdej okazji aż do końca kursu wprowadzając przy tym dodatkowe utrudnienia, np awarię steru lub inscenizowanie wypadku w pobliżu przeszkody uniemożliwiającej wykonanie manewru klasycznego.

**Położenie jachtu w dryf** jest manewrem, który nasi uczniowie powinni już znać „z widzenia”, bo stosowaliśmy już go w czasie krótkich przerw w ćwiczeniach. Teraz demonstrujemy sposoby położenia jachtu w dryf, zachowanie jachtu przy różnych ustawieniach żagli i steru oraz sposoby wyjścia z dryfu. Po opanowaniu manewru przez wszystkich uczniów przystępujemy do ćwiczenia jego zastosowania przy alarmie „człowiek za burtą”. Pamiętajmy przy tym, że zasadniczym celem położenia jachtu w dryf po wypadnięciu człowieka nie jest podejście do człowieka tzw. „**manewrem monachijskim**”, tylko zatrzymanie jachtu jak najbliżej miejsca wypadku, najczęściej w sytuacji gdy na pokładzie zostaje tylko sternik a reszta załogi śpi. Jacht powinien położyć się w dryf po nawietrznej człowieka w takim miejscu aby dryfując zbliżał się do niego. Jak to zrobić? Potrzebna jest prosta recepta, bo tylko taką może zapamiętać i odruchowo wykonać każdy sternik. Proponuję coś takiego: „natychmiast przejdź do półwiatru, policz do 10 i wyłóż ster na burtę nawietrzną nie ruszając żagli, a kiedy znajdziesz się w półwietrze przeciwnego halsu przełóż ster na przeciwną burtę i zamocuj.”

Oczywiście w zależności od jachtu można wprowadzać modyfikacje ale generalnie chodzi o to, żeby nie tracąc człowieka z oczu znaleźć czas na ogłoszenie alarmu i zorganizowanie akcji ratunkowej. Dalsze postępowanie zależy od okoliczności i trudno tu mówić o jakiejś zalecanej procedurze. Zadaniem prowadzącego jest uratowanie człowieka (wyłowienie „modelu”) i najlepszym sposobem postępowania w danych warunkach będzie ten, który pozwoli to zrobić w najkrótszym czasie co można wykorzystać jako element współzawodnictwa między członkami załogi

#### **4.5.8. Dojście do boi, odejście od boi**

Celem manewru dojścia do boi jest zacumowanie do niej jachtu i często spotykane na kursach markowanie go bez cumowania jest niecelowe a nawet szkodliwe gdyż sprzyja powstawaniu złych nawyków. Przed każdą próbą podejścia należy przygotować bosak, cumę dziobową i foka do zrzucenia, a po jego wykonaniu zacumować nabiegowo i zrzucić żagle. Podejście powinno być poprzedzone sprawdzeniem drogi hamowania w linii wiatru albo promienia cyrkulacji. Jeśli zamierzamy podchodzić z bajdewindu lub półwiatru płyniemy tym kursem w kierunku boi tak aby minąć ją nawietrzną burtą i gdy znajdzie się ona na trawersie dziobu skręcamy do linii wiatru i wytracamy całkowicie szybkość z łopocącymi żaglami. Odległość od dziobu do boi w momencie zatrzymania jachtu będzie równa drodze hamowania przy manewrze podejścia. Przy podejściach z kursów pełnych sprawdzamy w podobny sposób promień skreću gdyż wiadomo że każdy jacht zatrzyma się po zakończeniu cyrkulacji z kursu pełnego do linii wiatru.

Lekcję rozpoczynamy od omówienia podejścia z kursu półwiatr, następnie sprawdzamy drogę hamowania i wykonujemy pokazowe podejście. W czasie postoju przy boi omawiamy najprostszy sposób odejścia na zadany hals z wykorzystaniem wstecznego biegu. Następny manewr pokazowy to demonstracja zadania które powinni wykonać wszyscy uczniowie, tzn. odejścia na zadany hals i podejścia do boi z kursu półwiatr. Po wykonaniu tego zadania demonstrujemy i ćwiczymy pozostałe wersje manewrów np. odejście ze szpringu rufowego i dojście z bajdewindu lub baksztagu.

#### 4.5.9. Manewry z użyciem silnika

Manewry na silniku stają się ostatnio coraz ważniejszym składnikiem nauki manewrowania jachtem. W zatłoczonych portach jest to jedyny bezpieczny sposób manewrowania i dlatego coraz częściej egzaminy praktyczne na uprawnienia do prowadzenia jachtów (np. w Chorwacji) ograniczają się do umiejętności manewrowania na silniku. W naszym systemie szkolenia są to manewry złożone i powinny być poprzedzone ćwiczeniami przygotowawczymi.

Te ćwiczenia to:

- „zawiasowe” działanie szpringu dziobowego i rufowego,
- ruszanie i zatrzymywanie jachtu niezacumowanego,
- sterowanie sterem i silnikiem (przyczepnym) w pożądanym kierunku naprzód i wstecz,
- obracanie jachtu niezacumowanego (zacieśniona cyrkulacja).

Bez pełnego zrozumienia i opanowania tych ćwiczeń nauka manewrowania na silniku jest skazana na niepowodzenie, gdyż reakcje jachtu są nieco inne niż na żaglach. Zaczynamy więc od ćwiczeń przygotowawczych, które poprzedzamy wprowadzeniem teoretycznym dotyczącym działania śruby i steru. Należy oczywiście wyeksponować różnice jakie występują w tym zakresie między silnikiem stacjonarnym (usytuowanie steru względem śruby) a przyczepnym (możliwość skreślenia silnika wraz ze śrubą). Następnie demonstrujemy i ćwiczymy kolejno ćwiczenia przygotowawcze, zwracając większą uwagę na ich zrozumienie niż biegle opanowanie

Następnym etapem są ćwiczenia doskonalące jak: dojscie i odejscie od boi, cyrkulacja wokół boi i dojscie do człowieka za burtą, które pozwalają na biegle opanowanie umiejętności zawartych w ćwiczeniach przygotowawczych.

Końcowy etap zadania to odejścia i dojscia w różnych warunkach. Należy tu zwrócić uwagę zwłaszcza na odejścia na wstecznym biegu, które są nie do zastąpienia przy dociskającym wietrze, położonym maszcie i w każdej sytuacji bliskiego sąsiedztwa przeszkód po obydwóch stronach. Ćwicząc dojscia należy dążyć do ukształtowania nawyku dochodzenia dziobem pod niewielkim kątem do kei (ok. 30°) i dociągania rufy na szpringu dziobowym, bo jest to sposób uniwersalny.

Pamiętajmy o żelaznej zasadzie pracy szpringami: szpring raz napięty działaniem silnika musi zostać napięty aż do momentu oddania (przy odejściu) lub wyłączenia silnika (przy dojsciu).

Włączenie biegu jałowego (luzu) nic nie daje a powoduje luzowanie szpringu i uderzenia o keje przy ponownym włączeniu napędu. W czasie ćwiczeń prowadzący powinien osobiście obsługiwać ster i silnik. Stanowi to istotne utrudnienie w stosunku do dotychczasowych doświadczeń, ale tylko w ten sposób można nauczyć się świadomego manewrowania.

#### 4.5.10. Kotwiczenie, reflowanie, holowanie, zejście z mielizny

To zadanie powinno być realizowane na etapie ćwiczenia manewrów złożonych przy wykorzystaniu sprzyjających okoliczności np. kotwiczenie przy okazji stawiania boi manewrowej, holowanie w trakcie manewrów na silniku itp.

**Kotwiczenie** jest manewrem wymagającym wykonania szeregu czynności przygotowawczych, które przed samym manewrem musimy koniecznie przećwiczyć. Zaczynamy od sondowania które pozwoli na przygotowanie odpowiedniej długości liny (łańcucha) tj. 3-5 głębokości. Następną czynnością jest przygotowanie liny lub łańcucha kotwicznego. Linę (łańcuch) odpowiedniej długości układamy wzdłuż burty z której będziemy rzucać kotwicę tak, żeby kolejne zwoje były zabierane od strony burty. Koniec liny musi być zamocowany na jachcie. Kotwicę układamy na zwojach liny obok kosza dziobowego tak aby odcinek liny między końcem przywiązanym do kotwicy a kluzą przechodził nad koszem. Obowiązkiem prowadzącego jest sprawdzenie klaru kotwicy do



rzucenia, należy przy tym zwrócić uwagę aby członek załogi rzucający kotwicę nie stał na linii lub w jej bezpośredniej bliskości.

Do kotwiczenia podchodzimy w linii wiatru bez fok lub ze zrzucenymi żaglami (ale muszą być gotowe do postawienia). Kotwicę rzuca się, gdy jacht po wytraceniu prędkości zacznie się cofać lub przy ruchu naprzód, w skręcie, na zewnątrz toru. Po wyluzowaniu całej długości liny sprawdzamy czy kotwica trzyma wybierając kilka metrów od momentu napięcia liny i sprawdzając czy jacht przesuwa się w kierunku kotwicy. Ważnymi elementami manewru są określanie pozycji kotwiczenia (alarm kotwiczny GPS, sonda, namiary) i wyznaczenie wachty kotwicznej.

Często stosowanym manewrem jest kotwiczenie dziobu lub rufy w pobliżu nabrzeża i podejście do kei „drugim końcem” jachtu. Obowiązują tu te same zasady, z tym, że na hamowanie liną kotwiczną możemy sobie pozwolić tylko wtedy gdy znamy głębokość i rodzaj dna i wiemy, że będzie ono skuteczne.

**Odejście z kotwicy** jest manewrem podobnym do odejścia z boi wstecznym biegiem na zadany hals. Przed rozpoczęciem wybierania liny kotwicznej ustawiamy jacht dziobem pod wiatr i przygotowujemy żagle do postawienia. Linę kotwiczną wybieramy z dziobu i gdy usłyszymy meldunek: „kotwica pion” stawiamy grota (bezana). Po komendzie: ”kotwicę rwij” i odpowiedzi: „kotwica puściła” wystawiamy grota (bezana) na wiatr na odpowiednią burtę i wykładamy ster na burtę przeciwną. W trakcie wybierania kotwicy na pokład żeglujemy na samym grocie (lub stawiamy grota na jachcie dwumasztowym). Foka możemy postawić dopiero po wybraniu i sklarowaniu kotwicy.

**Refowanie** na wodzie ćwiczymy w dwóch wersjach:

- zrzucamy żagiel refowany, refujemy go żeglując na pozostałych żaglach i stawiamy po zarefowaniu (czynności te były ćwiczone przy kei w ramach zad 4.5.1),
- stajemy w dryfie i refujemy żagiel (grot, bezan) bez zrzucania luzując tylko fał tak, aby można było zamocować do bomu ucho refowe na liku przednim i wybierając szoty przed założeniem refszkentli i podwiązaniem refsezingów. Wybranie szotów jest niezbędne dla bezpieczeństwa osób pracujących przy bomie.

**Holowanie** ćwiczymy zakładając, że jednostka holowana jest pozbawiona zdolności manewrowej a jednostka holująca ma pełne możliwości manewrowania na silniku w panujących aktualnie warunkach.

Jednostka holująca podchodzi z nawietrznej jednostki holowanej na bezpieczną odległość i podaje rzutkę oraz przywiązaną do niej linę holowniczą. Linę należy zamocować do masztu lub innego elementu połączonego trwale z kadłubem (np. do windy kotwicznej) w sposób umożliwiający regulację długości (wielokrotność długości fali). Po zamocowaniu liny rozpoczynamy holowanie z prędkością nie przekraczającą 0,7 prędkości granicznej kadłuba jachtu holowanego. Przed rozpoczęciem holowania należy uwzględnić sposób sygnalizacji między jednostkami zawierający co najmniej 3 polecenia dla jednostki holującej: „naprzód”, „zwolnij”, „stop”.

**Zejsię z mielizny** to manewr, który może mieć wiele wariantów zależnie od okoliczności jak: rodzaj jachtu, kierunek i siła wiatru, rodzaj dna itp. W trakcie szkolenia należy wpoić uczniom następujące reguły postępowania:

- po wejściu na mieliznę natychmiast zrzucić żagle,
- ustalić czy nie jest uszkodzony kadłub (przeciek), urządzenie sterowe, zespół napędowy,
- jeżeli nie ma uszkodzeń ustalić pożądaną głębokość schodzenia z mielizny (tam gdzie głębiej),
- określić sposób napędu przy schodzeniu z mielizny (żagle, silnik, lina kotwiczna, holownik),
- przed rozpoczęciem ściągnięcia jachtu przechylić kadłub aby stracił kontakt z dnem,

- po powrocie do portu sprawdzić stan techniczny podwodnej części kadłuba (slipowanie lub nurek).

W trakcie szkolenia nie zaleca się celowego wchodzenia na mieliznę, chyba, że znamy miejsce w którym na pewno nie uszkodzimy kadłuba.

#### 4.5.11. Wywrotka, manewry po awariach

**Postępowanie załogi po wywrotce jachtu mieczowego** powinno być dobrze znane naszym uczniom, aczkolwiek ćwiczenie tego w warunkach naturalnych nie jest zalecane ze względu na występujące zagrożenia. Jeśli dysponujemy odpowiednimi warunkami jak: przystosowany jacht, przeszkolona załoga, bezpieczny akwen, właściwe zabezpieczenia ratownicze, możemy zorganizować pokaz, w innym przypadku ograniczmy się raczej do pokazania filmu szkoleniowego nawiązującego do ćwiczeń opisanych w rozdz. 3.5.

**Manewry po awariach żagli i osprzętu** powinny być przez instruktora dokładnie omówione a ćwiczyć je można przy każdej okazji w warunkach pozorowanych (np. instruktor oznajmia prowadzącemu jacht uczniowi: „pękł achtersztąg” i oczekuje od niego prawidłowej reakcji)

#### 4.5.12. Dojście do kei, odejście od kei

**Odejście od kei** jest manewrem, który zgodnie z postulatami podanymi w rozdz. 4.3. powinien być wielokrotnie wykonywany samodzielnie przez uczniów w trakcie manewrów towarzyszących innym zadaniom, możemy więc potraktować go skrótowo i ograniczyć się do sprawdzenia czy uczniowie pamiętają podstawowe warianty i reguły obowiązujące przy każdym z nich, a przede wszystkim podstawowe zasady przygotowania manewru odejścia:

- ustaw jacht tak, żeby można było postawić żagle,
- zaplanuj kolejność oddawania cum(ostatnia nabiegowo),
- przygotuj bosak

Ćwiczenia praktyczne przeprowadzamy jednocześnie z ćwiczeniami manewru dojścia do kei.

**Dojście do kei** to najtrudniejszy z manewrów złożonych, bo zawiera najwięcej zagrożeń i jako jedyny wymaga zaplanowania wariantu zapasowego. Podstawowe warianty manewru są takie same jak przy odejściu, tzn. przy wietrze, wzdłuż kei, odpychającym i dociskającym, oczywiście z odpowiednią tolerancją.

Przed przystąpieniem do ćwiczeń sprawdzamy czy uczniowie pamiętają zasady bezpieczeństwa, pracy cumami, odbijaczami i bosakiem a następnie omawiamy szczegółowo przebieg manewru w warunkach, w których chcemy przeprowadzić lekcję (np. przy wietrze wzdłuż kei), z uwzględnieniem sytuacji w których konieczne będą manewry zapasowe. Po omówieniu następuje pokaz odejścia i dojścia bez wariantów zapasowych w wykonaniu instruktora i krótkie wyjaśnienie ewentualnych wątpliwości. W dalszym ciągu lekcji instruktor jeszcze kilkakrotnie wykonuje podejście z uwzględnieniem wariantów zapasowych, ale odejścia wykonują uczniowie, każdy po jednym. Ostatni etap ćwiczeń to odejście i dojście w wykonaniu każdego ucznia. Na zakończenie lekcji instruktor powinien sformułować ogólne zasady obowiązujące dla przerobionego manewru i omówić najczęściej występujące błędy. Dalsze lekcje powinny obejmować pozostałe warianty podstawowe manewru i przećwiczenie bądź omówienie możliwych modyfikacji. Jako podsumowanie zadania spróbujemy wspólnie z uczniami sformułować obowiązki prowadzącego przy manewrze, np.:

- sprawdź jaki będzie kierunek wiatru przy dojściu,
- zaplanuj sposób wytracenia prędkości,
- zaplanuj manewr zapasowy,
- zaplanuj kolejność podawania cum.

#### 4.5.13. Pływanie pod nadzorem

Pływanie pod nadzorem to zajęcia praktyczne bez obecności instruktora na pokładzie ale zaplanowane i nadzorowane przez instruktora. Jest to niezbędny element procesu nauczania – uczenia się żeglarstwa, bo tylko tą drogą można oswoić ucznia z sytuacją, w której sam odpowiada za jacht i załogę nie licząc na to, że w razie niebezpieczeństwa dowodzenie przejmie instruktor. Organizując pływanie pod nadzorem należy uwzględnić obowiązujące przepisy a zatem można je organizować tylko na takich jachtach, które uczniowie mają prawo prowadzić samodzielnie.

Pływanie powinno się odbywać na ograniczonym akwenu w zasięgu możliwości obserwacji przez instruktora nadzorującego, przy zabezpieczonej sygnalizacji z brzegu (minimum to sygnał natychmiastowego powrotu – optyczny i dźwiękowy) i obstawie ratowniczej (łódź ratunkowa z właściwym wyposażeniem i obsadą). Zajęcia powinny polegać na kolejnym wykonywaniu przez uczniów zadań zaleconych przez instruktora, np.: „odejdz od kei, wykonaj cyrkulację wokół boi, dojdź do boi, odejdz lewym halssem i podejdz do kei”. Obowiązkiem instruktora jest obserwacja wykonania zadania a po jego zakończeniu ocena i analiza błędów.

#### 4.5.13. Regaty

Regaty to też pływanie pod nadzorem ale o znacznie wyższym stopniu samodzielności. Oczywiście, regaty uczniów na kursach żeglarskich nie mogą odbywać się wg międzynarodowych przepisów regatowych, których nie znają dobrze nawet instruktorzy, ale można sformułować w tym celu uproszczone zasady zrozumiałe dla każdego uczestnika:

- należy przestrzegać obowiązujących zasad prawa drogi żaglowców (prawy – lewy, nawietrzny, zawietrzny),
- przy boi zwrotnej, jacht bliższy boi ma pierwszeństwo,
- nie ma możliwości protestów, KR obserwuje cały wyścig i tylko ona może ukarać zawodnika.

Regaty są bardzo atrakcyjną i efektowną formą szkolenia, angażują bez reszty wszystkich uczniów i instruktorów, uwagi dotyczące błędów są przyjmowane wyjątkowo chętnie i natychmiast wykonywane. Zaleca się organizowanie krótkich, codziennych regat przez kilka ostatnich dni kursu, np. w formie „mistrzostw obozu” – oczywiście z nagrodami. Po każdym wyścigu (np. po kolacji) widać różnicę w zachowaniu uczniów następnego dnia. Polecam!!!

### 5 PRZYGOTOWANIE LEKCJI

**5.1. Temat** lekcji to podstawowa informacja dla instruktora, który ma ją przygotować. Wg wcześniej przyjętych założeń kurs żeglarski zawiera trzy typy lekcji: teoretyczne, praktyczne i ćwiczenia. Zakres tematyczny określony jest zwykle ogólnie (np. przez program szkolenia PZŻ) ale ustalenie tematów poszczególnych lekcji należy zwykle do KWŻ kursu i powinno uwzględniać reguły opisane w poprzednich rozdziałach a przede wszystkim zasadę systematyczności.

Spróbujmy zaplanować zajęcia na 14-dniowym kursie żeglarskim dla początkujących (na stopień żeglarza jachtowego wg programu PZŻ)

RAMOWY PROGRAM KURSU NA STOPIEŃ ŻEGLARZA JACHTOWEGO

Dzień	Rano (4 godz)	L. godz.	Po południu (3 godz.)	L. godz.	Wieczorem (2 godz.)	L. godz.
1	Przyjazd, zakwaterowanie, podział na wachty		Sprawdzian pływacki <b>Ratownictwo</b> – użycie środków ratunkowych – ćwiczenia w wodzie (por. rozdz. 3.5)	3	<b>Budowa jachtu</b> – nazewnictwo elementów jachtu mieczowego – pogadanka z pokazem	2
	Zwyczaje żeglarskie, etykieta, ochrona środowiska (film)	1				
	<b>Ratownictwo</b> - użycie środków ratunkowych (film)	1				
2	<b>Praca załogi</b> – lekcja 1 wg rozdz. 4.5.1.	4	<b>Praca załogi</b> – lekcja 2 wg rozdz. 4.5.1.	3	<b>Teoria żeglowania</b> – praca żagli, kursy wzgl. wiatru, wiatr rzeczywisty i pozorny – wykład	1
					<b>Prace bosmańskie</b> – zastosowanie węzłów – pogadanka z pokazem	0,5
					<b>Przepisy</b> – flagi i bandery – pogadanka z pokazem	0,5
3	<b>Praca załogi</b> - lekcja 3 wg 4.5.1.	4	<b>Manewry proste:</b> prowadzenie jachtu zadanym kursem, ostrzenie, odpadanie – zaj. prakt. wg rozdz. 4.5.2.	3	<b>Budowa jachtu:</b> konstrukcja, elementy, osprzęt – pogadanka z pokazem	1
					<b>Teoria żeglowania</b> – siły działające na jacht zawietrzność i nawietrzność.	1
4	<b>Manewry proste</b> – zajęcia praktyczne wg rozdz. 4.5.2. – ciąg dalszy	4	<b>Manewry proste</b> – zajęcia praktyczne wg rozdz. 4.5.3.	3	<b>Prace bosmańskie</b> – ćwiczenia wielotematyczne z wiązania węzłów	1
					<b>Budowa jachtu</b> – instalacje, silniki – pogadanka z pokazem	1

5	<b>Manewry główne</b> – zwrot przez sztag – zaj. prakt. wg rozdz. 4.5.4.	4	<b>Manewry główne</b> - zwrot przez rufę-zaj.prakt.wg rozdz.4.5.5.	3	<b>Przepisy</b> – prawo drogi, sygnały wzywania pomocy – wykład	1
					<b>Meteorologia</b> – skala Beauforta – wykład, film	1
6	<b>Manewry główne</b> – ćwiczenia doskonalące – zaj. prakt. wg rozdz. 4.5.6.	4	<b>Manewry główne</b> – ćwiczenia doskonalące – zaj. prakt. wg rozdz. 4.5.6. – cd	3	<b>Przepisy</b> – znaki i sygnały – wykład z pokazem	1
					<b>Meteorologia</b> – prognozy, oznaki lokalne – pogadanka z pokazem	1
7	<b>Manewry główne</b> – ćwiczenia doskonalące wg rozdz. 4.5.6.	4	<b>Manewry złożone</b> – człowiek za burtą zwrotem przez rufę – zaj. prakt. wg rozdz. 4.5.7.	3	<b>Locja</b> – charakterystyka akwenów, znaki nawigacyjne, przeszkody – wykład z pokazem (film, zdjęcia)	2
8	<b>Manewry złożone</b> – człowiek za burtą ze zwrotem przez sztag – zaj. prakt. wg 4.5.7.	4	<b>Manewry złożone</b> – człowiek za burtą z wykorzystaniem dryfu, doskonalenie MOB – zaj. prakt. wg 4.5.7.	3	<b>Przepisy:</b> dokumenty i wyposażenie jachtów, przepisy lokalne, postępowanie powypadkowe, ubezpieczenia - wykład	2
9	<b>Manewry złożone</b> – dojsście i odejsście od boi – zaj. prakt. wg 4.5.8.	4	<b>Manewry złożone</b> – dojsście i odejsście od boi – c.d.	3	<b>Teoria żeglowania</b> – stateczność – wykład	1
					<b>Ratownictwo</b> – wywrotka, przechłodzenie, pożar – pogadanka z pokazem (film, zdjęcia)	1
10	<b>Manewry złożone</b> – manewrowanie na silniku – zaj. prakt. wg 4.5.9	4	<b>Manewry złożone</b> – odejsście i dojsście do kei – zaj. prakt. wg 4.5.12	3	<b>Pływanie pod nadzorem</b> – zaj. prakt. wg 4.5.13.	1,5
					<b>Przepisy</b> – regaty żeglarskie – pogadanka, film	0,5

11	<b>Manewry złożone</b> – odejście i dojscie do kei – zaj. prakt. wg 4.5.12 – c.d.	4	<b>Manewry awaryjne</b> – wywrotka, manewry po awariach – zaj. prakt. wg 4.5.11.	3	<b>Regaty</b> – zaj. prakt. wg 4.5.14.	2
12	<b>Manewry złożone</b> – odejście i dojscie do kei – zaj. prakt. wg 4.5.12. – c.d.	4	<b>Pływanie pod nadzorem</b> – zaj. prakt. wg 4.5.13.	3	<b>Regaty</b> – zaj. prakt. wg 4.5.14.	2
13	<b>Manewry złożone i awaryjne</b> – kotwiczenie, refowanie, holowanie, zejście z mielizny – zaj. prakt. wg 4.5.10		<b>Pływanie pod nadzorem</b> – zaj. prakt. wg 4.5.13	3	<b>Regaty</b> – zaj. prakt. wg 4.5.14.	2
14	<b>EGZAMIN</b>					
	Suma godzin:	50		39		26

$$50+39+26=115$$

Mając podział tematyczny i godzinowy kursu zgodny z programem możemy przystąpić do przygotowania poszczególnych lekcji

## **5.2. Plan dydaktyczny**

Przygotowanie lekcji zaczniemy od sporządzenia planu dydaktycznego, który pozwoli nam na uporządkowanie jej toku zgodnie z regułami omówionymi w rozdziałach 2,3 i 4 .

Plan powinien uwzględniać kolejność ogniw procesu dydaktycznego, zastosowane metody, formy i środki dydaktyczne, wykorzystane zasady oraz czynności uczestników procesu i podział czasowy.

Przykłady takich planów dla lekcji teoretycznej i praktycznej pokazano na str 32 i 34

## PLAN DYDAKTYCZNY ZAJĘĆ TEORETYCZNYCH

**Przedmiot:** Budowa jachtu

**Temat:** Instalacje, silniki

Ogniwo	Metody	Formy	Środki	Zasady	Czynności		Czas
					instruktora	uczniów	
Uświadomi enie celów i zadań	Słowna	<b>Pogadanka</b> n.t. potrzeby istnienia na jachtach turystycznych instalacji wodnej, ściekowej, zęzowej, gazowej i elektrycznej oraz pomocniczego napędu spalinowego. Pogadanka odbywa się na kei przy zacumowanym jachcie	Podręczniki „Vademecum” żeglarza jachtowego” (powinien mieć każdy uczeń)	poglądowości	Uzasadnić krótko potrzebę istnienia na jachtach instalacji i silników oraz umiejętności ich obsługi. Pokazać gdzie to jest w książce.	Odnajdują w książkach rozdziały „Instalacje jachtowe” i „Przyczepne silniki spalinowe”, zapoznają się pobieżnie z ich zawartością.	10'



Zaznajomienie z nowym materiałem	Oglądowa Słowna	<b>Pokaz z opisem</b> działania i obsługi instalacji znajdujących się pod pokładem i silnika – na zewnątrz	Jacht kabinowy z instalacjami i silnikiem przyczepnym zacumowany do kei. 2 instruktorów	poglądowości	Jeden z instruktorów w kabinie demonstruje działanie i obsługę instalacji, w tym czasie drugi na pokładzie demonstruje silnik – zakładanie na pantograf, nalewanie paliwa, uruchamianie, włączanie i wyłączanie napędu, zatrzymanie. Potem zamiana grup	Obserwują czynności instruktora, zadają pytania	30'
Uogólnienie, utrwalanie, kształtowanie umiejętności i nawyków	Praktyczna	<b>Ćwiczenia:</b> uczniowie samodzielnie pod nadzorem instruktora nalewają wodę do naczynia, zapalają gaz, włączają oświetlenie, uruchamiają silnik	j.w.	- świadomości i aktywności - wiązania teorii z praktyką	Instruktorzy organizują i nadzorują czynności uczniów	Wykonują czynności obsługi instalacji jachtowych i silnika	20'

## PLAN DYDAKTYCZNY ZAJĘĆ PRAKTYCZNYCH

**Zadanie:** Manewry główne – ćwiczenia doskonalące

**Temat:** Ósemka sztagowa z fordewindu

Ogniwo	Metody	Formy	Środki	Zasady	Czynności		Czas
					instruktora	ucznia	
Uświadamianie celów i zadań	Słowna  Oglądowa Słowna	<b>Pogadanka</b> n.t. zastosowania żeglugi po zaplanowanej trasie (wszystkie dojscia, MOB) i umiejętności pływania fordewindem  <b>Pokaz z opisem</b> – rysunek ósemki z omówieniem poszczególnych etapów, zmian kursów i zwrotów	Tabliczka, marker, ręcznik papierowy.	-świadomości i aktywności  -poglądowości -świadomości i aktywności	Postawienie pytania: w jakiej sytuacji na wodzie jest konieczne szybkie dotarcie do celu (myśl przewodnia pogadanki)  Rysuje ósemki, opisuje drogę jachtu zadaje pytania o czynności załogi i komendy	Nazwać jak najczęściej takich sytuacji  Śledzą czynności instruktora, odpowiadają na zadane pytania	15'
Zaznajomienie z nowym materiałem, uogólnienie, utrwalenie	Oglądowa Słowna	<b>Pokaz z opisem</b> - wykonanie ósemki z komentarzem nawiązującym do wcześniejszego omówienia <b>Dyskusja</b> – w czasie manewru wyk. przez	Jacht szkoleniowy, boja zakotwiczona na akwenu ćwiczebnym	-poglądowości -przystępności -świadomości i aktywności	Prowadzi jacht w czasie pokazu jednocześnie omawiając czynności a następnie komentuje propozycje uczniów	Obserwują wykonanie zadania przez instruktora. Proponują instruktorowi.. zmiany kursu	30'

		instruktora uczniowie sugerują zmiany kursu, instruktor koryguje błędy					
Kształtowanie umiejętności i nawyków	Praktyczna	<b>Zajęcia praktyczne</b> – każdy z uczniów wykonuje zadanie – prowadzenie jachtu po torze ósemki	Jacht szkoleniowy, boja zakotwiczona na akwenu ćwiczebnym	-świadomości i aktywności -wiązania teorii z praktyką -trwałości wyników	Obserwuje wykonanie zadania przez uczniów. Po zakończeniu każdej ósemki ocenia, wskazuje błędy i inicjuje dyskusję	Jeden z uczniów prowadzi jacht, pozostali pełnią funkcję załogi oraz obserwują i oceniają wykonanie zadania	2 godz.
Kontrola i ocena	Praktyczna	<b>Zajęcia praktyczne</b> jw. każdy z uczniów powinien wykonać zadanie przynajmniej jednokrotnie. Po błędnym wyk. powinien je powtórzyć	Jacht szkoleniowy, boja zakotwiczona na akwenu ćwiczebnym	-trwałości wyników	Ocenia wykonanie zadania przez każdego ucznia. Sugeruje powtórzenie w razie niepowodzenia. Oznajmia o zaliczeniu zadania	Jeden z uczniów prowadzi jacht, pozostali pełnią funkcję załogi oraz obserwują i oceniają wykonanie zadania	w ramach 2 godz. ćwiczeń uczniów

### 5.3. Konspekt

Konspekt, to szczegółowy scenariusz zajęć będący podsumowaniem procesu przygotowania lekcji. Stanowi on cenną pomoc dla instruktora prowadzącego zajęcia a jednocześnie umożliwia KWŻ ocenę przygotowania instruktora. Konspekt może obejmować wszystkie zajęcia z danego przedmiotu, może też dotyczyć tylko jednej lekcji. Podstawą do sporządzenia konspektu powinien być plan dydaktyczny uzupełniony o szczegóły organizacyjne i dokładne określenie treści zajęć. Forma konspektu powinna być taka, żeby był on czytelny dla użytkowników: instruktora i oceniającego go KWŻ. Na str.38i39 pokazano przykłady konspektów zajęć teoretycznych i praktycznych wg sporządzonych wcześniej planów dydaktycznych

Warto zwrócić uwagę, że KWŻ oceniając konspekt powinien brać pod uwagę przede wszystkim:

- poprawność merytoryczną treści,
- walory dydaktyczne pomocy przygotowanych przez instruktora (zasada pogładowości),
- realność podziału czasowego .

#### KONSPEKT ZAJĘĆ TEORETYCZNYCH

**Opracował:**

**Przedmiot:** Budowa jachtu

**Tamat:** Instalacje jachtowe, silniki

**Czas:** 1 godzina

**Słuchacze:** młodzież licealna, 8 osób

**Środki dydaktyczne:** Podręczniki „Vademecum żeglarza jachtowego” 8 szt. (własność uczniów), jacht kabinowy z instalacjami i silnikiem przyczepnym zacumowany do kei

**Uwaga!** Do przeprowadzenia zajęć niezbędnych jest 2 instruktorów

Część toku	Treść	Czas	Uwagi
Wstęp	Przywitanie, sprawdzenie obecności przedstawienie celu lekcji (zastosowanie i obsługa instalacji i silników)	10'	Omówić krótko zastosowanie, wskazać odpowiednie rozdziały w podręczniku. Ta część odbywa się na kei przy zacumowanym jachcie
Część główna	Demonstracja działania i obsługi instalacji wodnej, ściekowej, zęzowej, elektrycznej, gazowej i silnika przyczepnego	30'	Pokaz prowadzi 2 instruktorów dla 2 grup – w kabinie (instalacje) i w kokpicie (silnik). Po 15 minutach zmiana grup
Część końcowa	Uczniowie samodzielnie wykonują czynności obsługi instalacji i silnika	20'	Instruktorzy nadzorują czynności uczniów, korygując ewentualne błędy

## KONSPEKT ZAJĘĆ PRAKTYCZNYCH

**Opracował:**

**Zadanie:** Manewry główne – ćwiczenia doskonalące

**Tamat:** Ósemka sztagowa z fordewindu

**Czas:** 3 godziny

**Słuchacze:** młodzież licealna, 5 osób

**Środki dydaktyczne:** Jacht szkoleniowy MAK 707 z pełnym wyposażeniem, boja z liną i kotwicą, tabliczka, marker, ręcznik papierowy

**Zadania poprzedzające:** Praca załogi, manewry proste, zwrot przez sztag i rufę, cyrkulacja wokół boi

Część toku	Treść	Czas	Uwagi
Wstęp	Przywitanie, sprawdzenie obecności i przygotowania jachtu do wypłynięcia	5'	Sprawdzić strój, obuwie, ew. uczesanie i biżuterię dziewczyn
Omówienie	Wyjaśnić cel zajęć – doskonalenie manewrów prostych i głównych oraz planowanie drogi do celu. Narysować i opisać tor jachtu, omówić możliwe wystąpić trudności (np. przypadkowy zwrot przez rufę)	10'	Sprawdzić znajomość czynności i komend występujących w trakcie wykonywania zadania (pytania, dyskusja)
Manewry towarzyszące	Podział stanowisk manewrowych, odejście od kei dopłynięcie na akwen treningowy, zakotwiczenie boi	10'	Dowodzi instruktor. Przed wykonaniem krótko omówić odejście. Po odejściu przekazać dowodzenie jednemu z uczniów
Pokaz	Pokaz z komentarzem ósemki sztagowej z fordewindem z wykorzystaniem boi jako środka ósemki. Zaczynamy z beidewindu, boję mijamy po zawietrznej	25'	Dowodzi instruktor. Pokaz należy powtórzyć kilkakrotnie stopniowo przekazując komentarz uczniom. Zwrócić uwagę na ustawienie foka „na motyla” na fordewindzie. Po pokazie 5' dryfu dla odprężenia
Ćwiczenia uczniów	Każdy wykonuje 2-3 ósemki, ostatnia musi być poprawna. Ocena instruktora i zmiany prowadzących- na kursie beidewind	105'	Każdy uczeń powinien zaliczyć wykonanie zadania. Po błędnym wykonaniu zadanie trzeba powtórzyć (niekoniecznie natychmiast). W połowie ćwiczeń 5' dryfu dla odprężenia
Manewry towarzyszące	Powrót do portu, dojsie, cumowanie na postój, sklarowanie jachtu	15'	Sprzątnąć boję. Przed wykonaniem omówić manewr dojsia. Zwrócić uwagę na czystość jachtu
Zakończenie	Omówienie przebiegu zajęć i najczęściej występujących błędów. Pożegnanie załogi	10'	Ocenić każdego ucznia, powiedzieć kto zaliczył. Podać termin dodatkowego zaliczenia.

## 6 EGZAMINY

Egzamin powinien być ostatnim ogniwem procesu dydaktycznego (kontrola i ocena wyników nauczania) ale nie jedyną formą tego ogniw. Pamiętamy przecież, że elementy kontroli i oceny powinny występować w planie dydaktycznym każdej lekcji, jednak egzamin jest oceną ostateczną. Egzamin żeglarski składa się z części praktycznej i teoretycznej. Część praktyczna to sprawdzenie umiejętności manewrowania a przy okazji pracy załogi; część teoretyczna jest sprawdzianem wiadomości i umiejętności z pozostałych przedmiotów objętych programem.

Przed egzaminem komisja powinna zapoznać zdających z wymaganiami egzaminacyjnymi i kryteriami oceny.

### **Egzamin praktyczny**

W czasie egzaminu zdający powinien wykazać się umiejętnością wykonania manewrów prostych, głównych, złożonych i awaryjnych wyznaczonych przez KE lub wynikających z okoliczności żeglugi. Warunkiem zaliczenia jest skuteczne i bezpieczne wykonanie wszystkich manewrów. Każdy manewr można powtórzyć. Przy niebezpiecznym wykonaniu manewru KE ma obowiązek przejścia komendy co oznacza dyskwalifikację zdającego. Ponadto w trakcie egzaminu praktycznego ocenia się prace w charakterze członka załogi. Negatywna ocena pracy załogi powoduje negatywną ocenę całego egzaminu.

Stosunek egzaminatora do zdającego powinien być przyjazny z zachowaniem niezbędnego dystansu.

Zadania egzaminacyjne powinny być obszerne, pozwalające zdającemu na samodzielne wypracowanie rozwiązań. W trakcie wykonywania zadania egzaminator nie powinien interweniować, jeśli nie zachodzi sytuacja niebezpieczna. Nie należy również sugerować oceny w trakcie egzaminu, powinna ona być podana po jego zakończeniu i szczegółowo uzasadniona. Szczególnie przekonywująco powinna być uzasadniona każda ocena negatywna. Najlepszym sposobem uzasadnienia oceny jest takie prowadzenie egzaminu, żeby po jego zakończeniu zdający doskonale wiedział czy zdał czy nie zdał

### **Egzamin teoretyczny**

W celu uzyskania pozytywnej oceny zdający powinien zaliczyć wszystkie pozostałe przedmioty ujęte w programie szkolenia. Egzamin może być przeprowadzony jako ustny, pisemny lub mieszany a także w formie demonstracji umiejętności. Obowiązkiem KE jest ustalenie punktacji i podanie maksymalnej liczby punktów możliwej do zdobycia z każdego przedmiotu. Do zaliczenia należy uzyskać co najmniej 1 punkt ponad 50% liczby maksymalnej. Egzamin poprawkowy może mieć miejsce tylko w przypadku negatywnej oceny z egzaminu pisemnego i musi mieć wtedy formę ustną z wyraźnie określonym systemem punktacji.

Na zakończenie spróbujmy uzupełnić „kodeks instruktora” o „kodeks egzaminatora”:

- Przed egzaminem ustal wyraźnie kryteria
- W czasie egzaminu bądź przyjazny ale wymagający
- Po egzaminie uzasadnij ocenę

I tak doszliśmy do sformułowania DEKALOGU INSTRUKTORA, bo egzaminator to też instruktor

## **7 LITERTURA**

- [1] Franciszek Haber: Vademecum nauczyciela żeglarstwa „WILGA” Warszawa 2004
- [2] Zbigniew Chodnikiewicz: Metody szkolenia w żeglarstwie „Sport i Turystyka” 1982
- [3] Zbigniew Chodnikiewicz: Poradnik egzaminatora KŻ „ARGO” Białystok 2002
- [4] Władysław Dąbrowski: Poradnik nauczyciela żeglarstwa „DEKA” Kraków 2000
- [5] Bogdan Olszewski: Podstawy metodyki nauczania żeglarstwa CWM Gdynia 2000  
– skrypt na prawach maszynopisu
- [6] Joanna Zamasz: Pedagogika i dydaktyka – skrypt BIBLIOTEKA SKIPERA No6 Gdynia  
2001

## **DEKALOG INSTRUKTORA**

- 1. Na początku zajęć podaj zawsze ich cel i uzasadnij potrzebę zdobycia wiadomości i umiejętności podanych w programie**
- 2. Musisz bardzo dobrze znać przedmiot z którego prowadzisz zajęcia, ale nie ukrywaj, jeśli czegoś nie wiesz**
- 3. Bądź przygotowany! Nie czytaj z książki, bo się skompromitujesz**
- 4. Stosuj różnorodne formy, uwzględniaj „falowanie uwagi”**
- 5. Pamiętaj, że żeglarstwo to wiedza praktyczna, prawie wszystko o czym mówimy na kursie można pokazać**
- 6. Pozwól wypowiadać się uczniom, nie traktuj ich lekceważąco**
- 7. Podsumuj temat, podaj wykaz literatury**
- 8. Przed egzaminem ustal wyraźne kryteria**
- 9. W czasie egzaminu bądź przyjazny ale wymagający**
- 10. Po egzaminie uzasadnij ocenę**